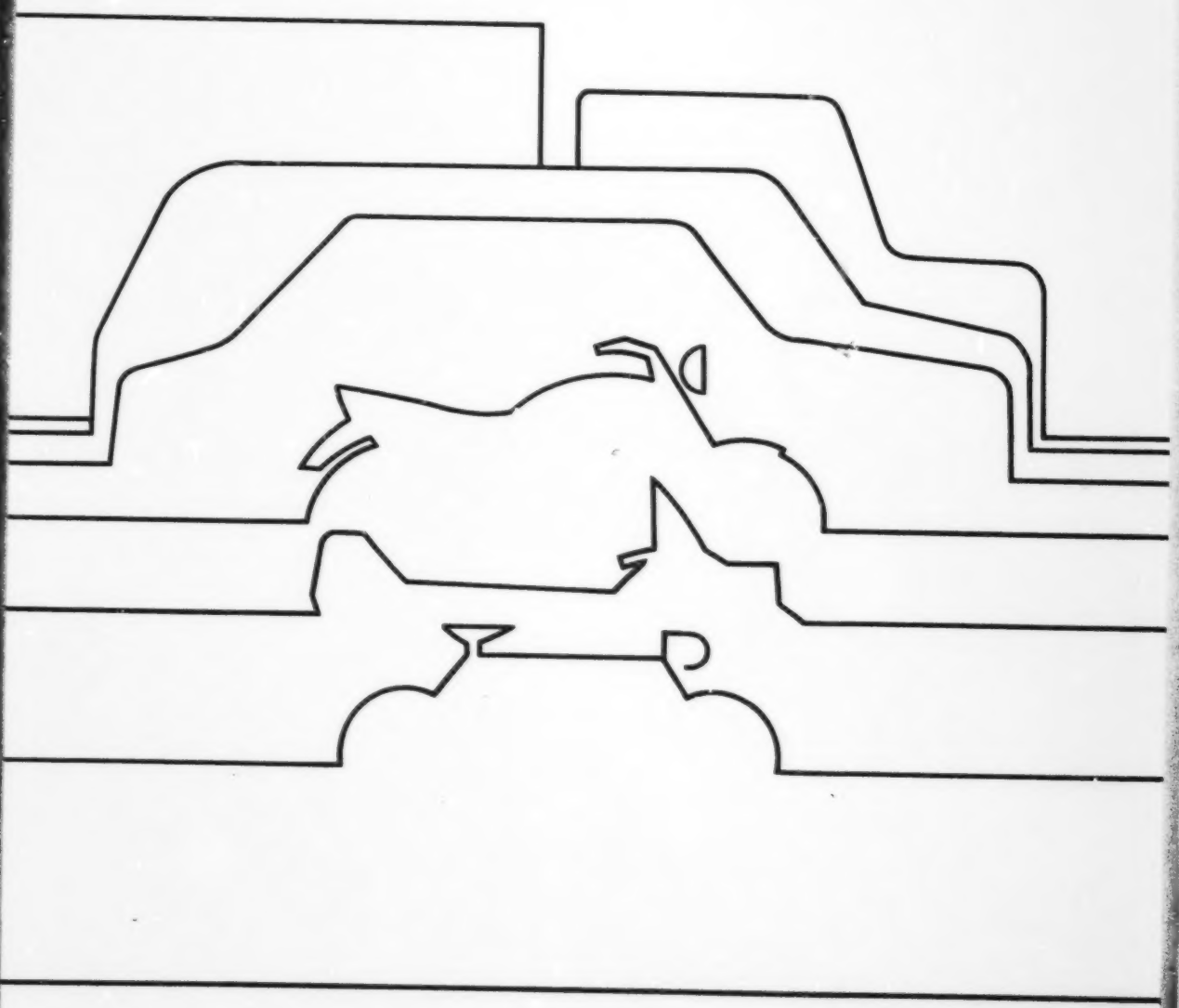
Rapport d'activité 1984-1985

Régie de l'assurance automobile du Québec



Québec, le 31 mai 1985

Monsieur Richard Guay
Président de l'Assemblée nationale
Gouvernement du Québec
QUÉBEC

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport d'activité de la Régie de l'assurance automobile du Québec pour l'exercice financier terminé le 28 février 1985.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le ministre des Transports,

Guy Tardif

Sillery, le 31 mai 1985

Monsieur Guy Tardif
Ministre des Transports
700, boulevard Saint-Cyrille Est
29e étage
QUÉBEC

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport d'activité de la Régie de l'assurance automobile du Québec pour l'exercice financier se terminant le 28 février 1985.

Ce rapport a été préparé conformément aux dispositions de l'article 19 de la Loi constituant la Régie de l'assurance automobile du Québec et de l'article 140 de la Loi sur l'assurance automobile du Québec.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Le président-directeur général
de la Régie de l'assurance
automobile du Québec,

Jean-P. Vézina

Conseil d'administration

Monsieur Jean-P. Vézina[1],
président-directeur général de la Régie de l'assurance automobile du Québec

Monsieur Jacques Desmeules[1],
vice-président du conseil d'administration, comptable

Monsieur Jean-Louis Desrosiers,
optométriste

Monsieur Jean-J. Frenette[1],
directeur adjoint à l'accueil au Service du tourisme et des congrès (CUQ)

Madame Ruth Tannenbaum,
directrice de la Protection de la jeunesse

Monsieur Renaud Lapierre,
ingénieur

Madame Anne-Marie Bilodeau,
secrétaire du conseil d'administration

Poste vacant

Comité de direction

Direction générale
Jean-P. Vézina, *président-directeur général*

Vice-présidence à l'administration et aux finances
Gaétan Lesier, *vice-président*

Vice-présidence à la gestion du Code de la sécurité routière
Michel Roy, *vice-président*

Vice-présidence aux services aux accidentés
Ronald Clark, *vice-président*

Vice-présidence à la planification et à la promotion de la sécurité routière
Nicole Malo, *vice-présidente*

Alain Bélanger
adjoint exécutif au président-directeur général

1. Membre du comité de vérification.

Table des matières

Message du président 11

Rapport d'activité de la Régie de l'assurance automobile du Québec

La Régie 17

- ***Organigramme*** 18

Le Régime d'assurance automobile 21

- ***Renseignements généraux sur le Régime*** 21
  - Indemnisation des dommages corporels 21
  - Indemnisation des dommages matériels 24
  - Indemnisation complémentaire 24
- ***Les activités*** 24
  - Faits saillants 24
  - Aide aux bénéficiaires 25
  - Résultats d'indemnisation 25
  - Réadaptation 29
  - Révision et appel 29
  - Subrogation 29

La gestion du Code de la sécurité routière 31

- ***Les usagers de la route*** 31
  - Formation des conducteurs 31
  - Évaluation des candidats au permis de conduire 32
  - Suivi de l'aptitude à conduire 33
- ***Les véhicules routiers*** 34
  - Identification des véhicules et de leurs propriétaires 34
  - Assurance obligatoire 35
  - Sécurité des véhicules 35
  - Accréditation des garages et des commerces de véhicules 36
  - Permis spéciaux 36

La promotion de la sécurité routière 37

- ***Diffusion des connaissances sur les accidents*** 37
- ***Éducation et sensibilisation des usagers de la route*** 38
- ***Concertation des intervenants*** 38
- ***Publicité et information*** 39

Le financement 41

- Sources de financement 41
- Principe de capitalisation intégrale 41
- Principes de tarification 41
- Coût projeté pour 1984-1985 et son financement 42

Les résultats financiers 43

- Commentaires généraux 43
- Revenus 43
- Coût des indemnités 44
- Placements 46
- Frais d'administration 47

Les états financiers 49

Les services en région 61

Liste des tableaux du rapport d'activité de la Régie de l'assurance automobile du Québec

- Indemnités minimales ou maximales versées aux personnes blessées **22**
- Indemnités minimales ou maximales versées aux survivants de personnes décédées **23**
- Répartition cumulative des demandes **25**
- Montants versés par catégorie d'indemnités **26**
- Durée de l'incapacité des bénéficiaires d'une indemnité de remplacement du revenu **27**
- Moyenne hebdomadaire des rentes payables **28**
- Montants versés pour la réadaptation **29**
- Nombre de titulaires par classe de permis **33**
- Transactions d'immatriculation effectuées par la Régie et ses mandataires en 1984 **34**
- Coût projeté lors de la tarification de l'exercice 1984-1985 **42**
- Revenus projetés lors de la tarification de l'exercice 1984-1985 **42**
- Perte d'exploitation **43**
- Évolution des diverses sources de financement **43**
- Comparaison des revenus estimés et des revenus perçus **44**
- Coût des indemnités concernant les accidents de l'année 1984-1985 **44**
- Coût des indemnités des exercices financiers 1984-1985 et 1983-1984 **45**
- Coût moyen des rentes **46**
- Répartition des placements **46**
- Taux de rendement moyen selon différentes catégories de placements **47**
- Répartition des revenus de placements **47**

Message du président

Pour une deuxième année consécutive, le nombre des victimes de la route a augmenté en 1984. Plus de 1 200 Québécoises et Québécois ont perdu la vie sur les routes, soit un accroissement de 3,5% par rapport à 1983. Le nombre de blessés graves s'est accru de 8,4% et celui des blessés légers de 12,2%. Toutes les régions du Québec ont connu à la fois une augmentation du nombre des accidents et des victimes. Seul le bilan des motocyclistes présente, par rapport à 1983, des éléments positifs notamment une diminution du nombre des décès de 20,2%.

Globalement le bilan des accidents routiers, en 1984, est demeuré en-deçà de celui de 1980, mais la détérioration des deux dernières années et du premier trimestre de 1985 est très préoccupante. On pourra toujours invoquer que cette situation s'explique par l'augmentation de 2,1% des véhicules en circulation et de 2,5% du nombre des titulaires de permis de conduire. Il est évident également qu'une meilleure conjoncture économique et qu'un prix de l'essence relativement stable ont entraîné un accroissement du nombre de kilomètres parcourus. Ces raisons sont toutefois empreintes d'un fatalisme qu'une société ne saurait accepter. La croissance des accidents s'explique, pour l'essentiel, par un comportement irréfléchi ou irresponsable d'un grand nombre d'automobilistes: conduite avec facultés affaiblies, excès de vitesse, non-respect des règles élémentaires du Code de la sécurité routière, etc. Dans un tel contexte, nos campagnes de sensibilisation et d'éducation doivent être épaulées par des actions préventives qui reposent largement sur la présence des policiers sur les routes. Notons à cet effet que, même s'il est très difficile d'en quantifier les répercussions, le conflit de travail à la Sûreté du Québec, en 1984 et 1985, n'est certainement pas tout à fait étranger à la détérioration du bilan routier.

Par ailleurs, indépendamment de cette situation alarmante, il y a lieu de s'interroger sur l'organisation de la surveillance policière sur les routes du Québec, notamment sur l'insuffisance du nombre de policiers affectés spécialement à cette tâche. La Régie a fait part, ces derniers mois, aux autorités gouvernementales et aux dirigeants de la Sûreté du Québec de ses observations et de ses vues sur le sujet.

Ce n'est que par une action concertée de tous les intervenants: Corps policiers, Municipalités, Justice, Transports, Ligue de sécurité, Écoles de conduite, regroupements des usagers de la route, assureurs privés, Régie, etc. qu'il sera possible d'améliorer le bilan routier. La Régie s'est dotée, en mars 1984, d'une nouvelle vice-présidence qui a comme mandat la promotion de la sécurité routière. Ce mandat n'a de sens que s il s'exerce de concert avec tous les intervenants. La Régie privilégie donc, dans toutes ses campagnes et ses actions de sensibilisation, des opérations communes ou coordonnées avec les associations et organismes concernés par une ou des facettes de la sécurité routière. Toujours dans cet esprit de concertation et de mise en place d'actions concrètes, un travail d'information et d'animation a été entrepris au niveau régional.

Le régime d'indemnisation des dommages corporels protège, sans égard à la responsabilité, tous les usagers de la route, qu'ils soient automobilistes, cyclistes ou piétons. Il s'agit donc d'un régime universel qui assure une protection à tous les citoyens du Québec, que l'accident ait lieu au Québec ou hors du Québec. Le remplacement de la perte du revenu constitue le fondement du régime. Ainsi, une rente, représentant 90% du revenu net, est versée aux victimes d'accident. Le revenu brut maximum admissible qui était de 18 000 $ en 1978 est maintenant de 33 000 $; ce montant est, en effet, indexé le 1er janvier de chaque année pour tenir compte de l'indice du coût de la vie.

Le régime couvre toujours, comme c'était le cas en 1978, 85% des revenus des Québécois. Il est, bien sûr, possible à tout automobiliste d'acquérir une couverture d'assurance supplémentaire auprès de l'entreprise privée. Rappelons que, sous l'ancien régime, 28% des accidentés de la route ne recevaient aucune indemnité, alors qu'environ 40% des pertes économiques subies n'étaient nullement compensées. Les acquis du régime sont indéniables.

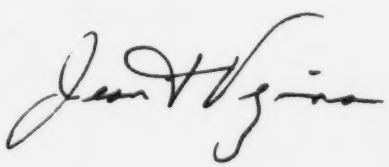
Après sept années d'expérience et compte tenu des révisions apportées aux régimes publics de nature comparable, il est cependant apparu opportun de procéder à une analyse du bilan global et de l'évolution du régime public d'indemnisation des victimes de la route. L'objectif n'est pas de remettre en cause les fondements ou les grands principes du régime, mais de tenter plutôt de mieux les respecter tout en donnant une protection et une satisfaction accrues aux clientèles. Forte de cette réflexion, la Régie se propose donc de soumettre, d'ici quelques mois, aux dirigeants gouvernementaux des recommandations visant à apporter des modifications à la Loi sur l'assurance automobile.

L'augmentation des accidents de la route a occasionné un accroissement de 19,3% des demandes d'indemnité en 1984-1985. Les montants portés à la réserve actuarielle ont dû être haussés de 14,9%, par rapport à 1983-1984, pour faire face à ces nouvelles demandes. La situation financière de la Régie, à la fin de l'exercice financier de 1984-1985, est cependant très saine. En effet, toutes les sources de revenus se sont accrues sensiblement et, depuis le 14 mars 1984, les droits pour la délivrance et le renouvellement de l'immatriculation et du permis de conduire constituent des revenus (40,8 millions de dollars) pour la Régie alors qu'auparavant ces sommes étaient remises au gouvernement.

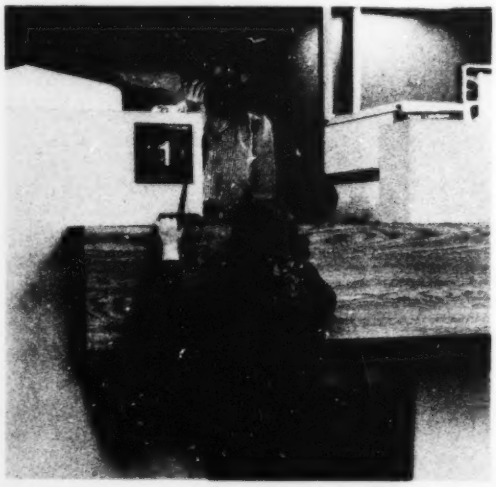
De plus, l'évolution particulièrement favorable des indicateurs économiques: taux d'inflation et taux de rendement net sur les placements, a permis de modifier les hypothèses actuarielles et ainsi de bénéficier d'un revenu exceptionnel de 159 millions de dollars. Autrement dit, par suite, d'une part, du ralentissement de la croissance des coûts et des prix et conséquemment d'une indexation moins forte que prévue des indemnités versées et, d'autre part, d'une entrée de fonds additionnels due aux taux de rendement net des placements, il faut des sommes moins élevées pour faire face à toutes les obligations contractées envers les victimes.

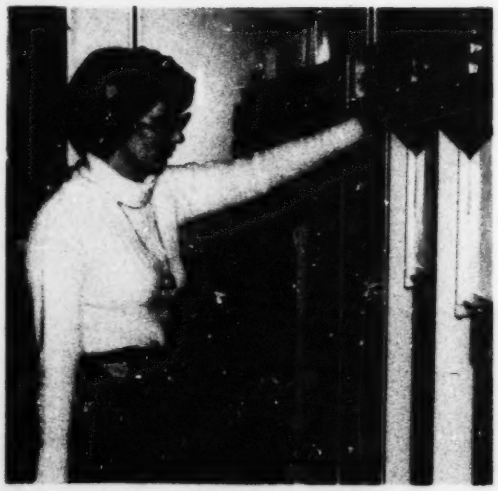
Je ne saurais terminer cette brève revue des activités sans aborder l'objectif premier que collectivement les dirigeants et les employés de la Régie se sont donné, soit celui d'offrir aux différentes clientèles non seulement les services auxquels elles ont droit, mais des services toujours améliorés dans un climat et un environnement accueillants et chaleureux. Plusieurs mesures ont été prises en 1984-1985 afin de concourir à la poursuite de cet objectif: amélioration de l'accueil aux réclamants, désignation auprès de chacun des réclamants d'un répondant unique, développement de systèmes informatiques afin d'accélérer le traitement des dossiers et le paiement des indemnités, ouverture le midi de la presque totalité des centres de services de la Régie, gestion unique des dossiers immatriculation et permis de conduire, regroupement et amélioration des services dans les capitales régionales, etc. Inlassablement et avec acharnement se poursuivront, dans les prochains mois, quantité de réformes visant à mettre en place des mesures propres à améliorer les services aux victimes de la route et aux automobilistes.

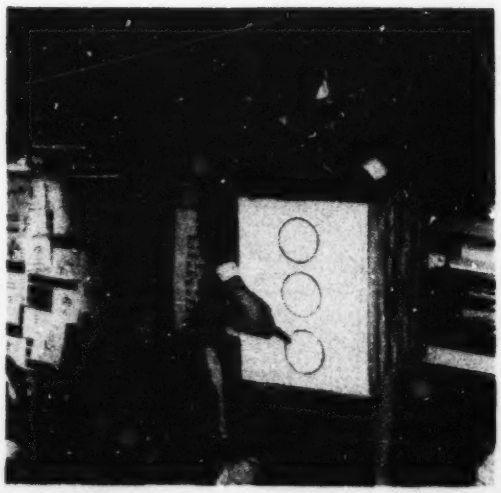
Enfin, comme cela a été annoncé en décembre dernier, il n'y aura pas d'augmentation des cotisations d'assurance en 1985. Cette situation ne pourra cependant être maintenue bien longtemps, à moins d'une amélioration sensible et rapide de l'évolution actuelle du bilan routier. Il s'agit là d'une responsabilité qui dépend d'abord de notre comportement personnel sur les routes. De plus, nous avons le devoir d'intervenir auprès de nos parents, amis, connaissances et invités afin de les empêcher de prendre le volant alors que leurs facultés sont affaiblies. Si l'alcool est devenu synonyme de réjouissance, il est aussi malheureusement de plus en plus associé aux tragédies routières.



Rapport d'activité 1984-1985 de la Régie de l'assurance automobile du Québec







La Régie

Créée en 1977, la Régie de l'assurance automobile du Québec est une corporation au sens du Code civil et jouit des droits et privilèges d'un mandataire du gouvernement. Elle est gérée par un conseil d'administration composé de sept membres, dont un président et un vice-président, tous nommés par le gouvernement. Le président est aussi directeur général de l'organisme. Le ministre des Transports est responsable des activités de la Régie devant l'Assemblée nationale depuis octobre 1980.

La Régie a pour mandat:

- d'administrer un régime universel d'indemnisation pour les personnes victimes de dommages corporels causés par une automobile;
- de gérer l'indemnisation des victimes d'accidents causés par certains véhicules et qui se produisent hors des chemins publics ou dont les responsables sont inconnus ou insolvables;
- d'assumer toutes les fonctions relatives à l'immatriculation des véhicules automobiles, à la délivrance des permis de conduire et au contrôle de l'assurance obligatoire pour dommages matériels à autrui;
- de promouvoir la sécurité routière en collaboration avec les divers intervenants par l'élaboration de politiques et de programmes visant à améliorer le bilan routier au Québec.

Au cours du dernier exercice financier, la Régie a mis en place et complété le nouveau plan d'organisation administrative supérieure approuvé par le Conseil du Trésor. Parmi les principales modifications, il faut mentionner la création d'une Vice-présidence à la planification et à la promotion de la sécurité routière, la mise sur pied progressive de centres administratifs regroupant les services de la Régie dans les capitales régionales, l'intégration des activités d'indemnisation du Fonds d'indemnisation à la Vice-présidence aux services aux accidentés et l'intégration progressive de l'informatique en une seule unité.

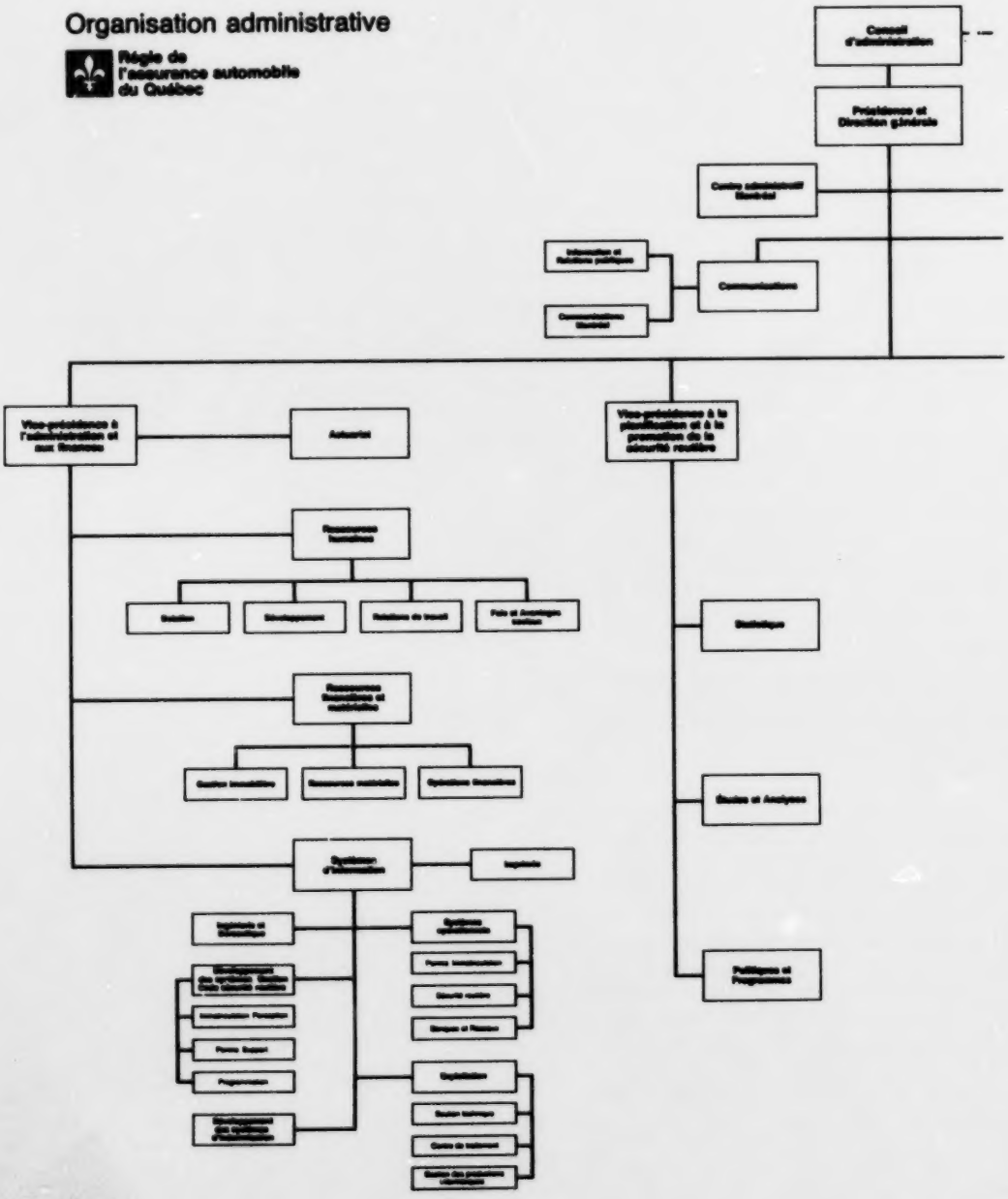
Les centres administratifs de Rouyn, Trois-Rivières et Hull ont déjà été inaugurés.

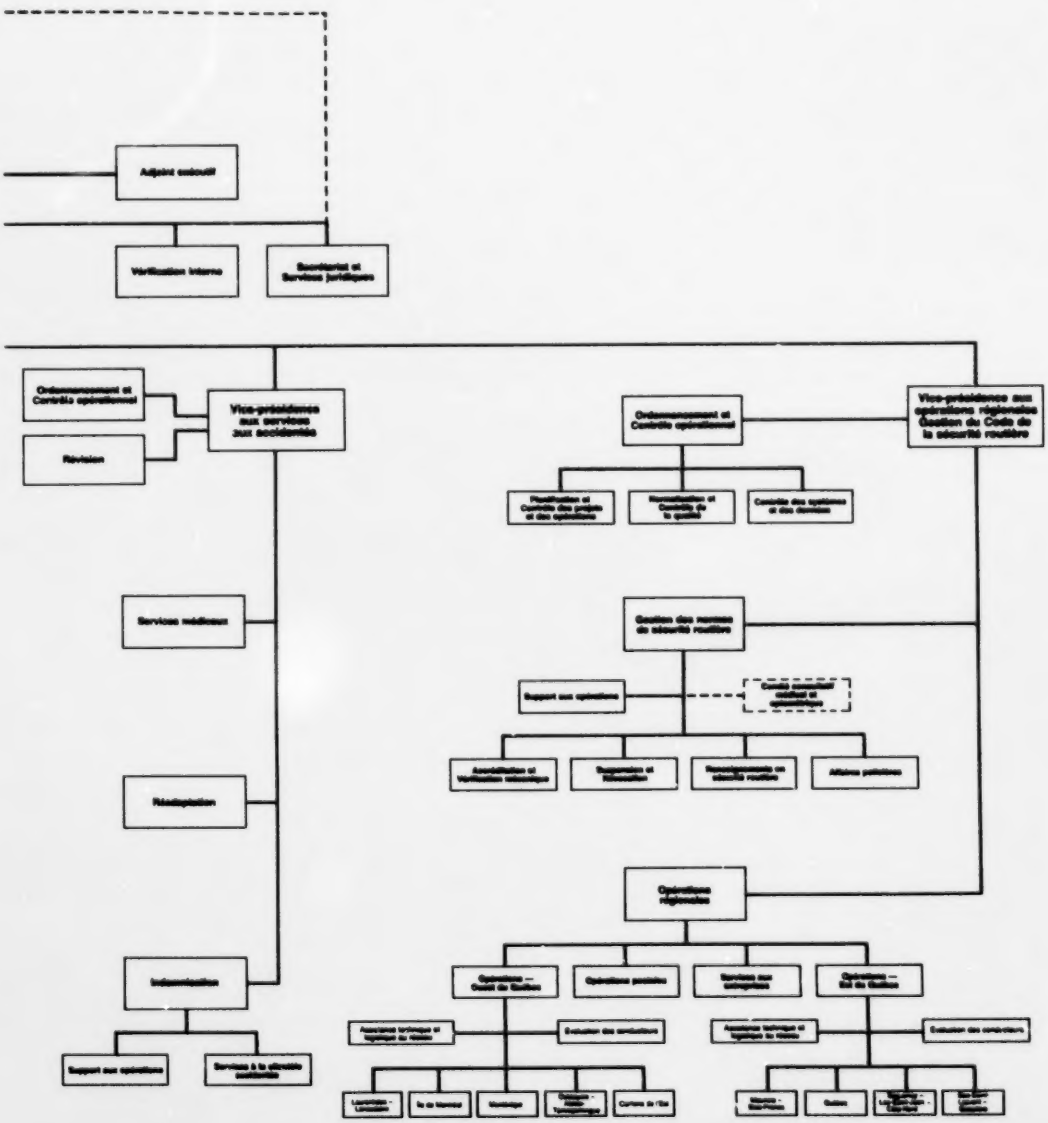
En procédant à cette réorganisation administrative, la Régie visait quatre objectifs principaux: améliorer le service à la clientèle, s'assurer d'une planification stratégique mieux adaptée au développement actuel de notre organisme, se donner les moyens de réaliser son mandat de promotion de la sécurité routière et, enfin, rationaliser davantage ses opérations.

Par ailleurs, pour desservir ses différentes clientèles, la Régie dispose à travers le Québec de 59 centres de services, dont 49 pour les permis de conduire et l'immatriculation et 10 pour la réadaptation des victimes d'accidents. Au 28 février 1985, elle comptait un effectif de 1 763 postes occupés.

Organisation administrative

Régie de l'assurance automobile du Québec





Le Régime d'assurance automobile

Renseignements généraux sur le Régime

Indemnisation des dommages corporels

Le Régime d'indemnisation des dommages corporels assure une protection à tous les citoyens du Québec, que l'accident ait lieu au Québec ou hors du Québec. Ainsi, tout Québécois, qu'il soit conducteur ou passager d'une automobile, motocycliste, cycliste ou piéton, est indemnisé sans égard à la faute pour les dommages corporels résultant d'un accident d'automobile.

Ce Régime s'applique également, lorsque l'accident survient au Québec, à tout non-résident, propriétaire, conducteur ou passager d'une automobile immatriculée au Québec.

Au Québec, une personne non résidente qui, au moment de l'accident, circulait à pied ou dans un véhicule non immatriculé au Québec est indemnisée par la Régie de l'assurance automobile dans la proportion de sa non-responsabilité, sauf lorsqu'il existe une entente entre la Régie et la juridiction du lieu de résidence de cette personne. L'Ontario, l'Alberta et le Manitoba ont conclu de telles ententes avec la Régie.

Le premier objectif du régime consiste à compenser, par des indemnités, la perte économique occasionnée par un accident, jusqu'à concurrence des montants maximaux prévus par la Loi sur l'assurance automobile. Le Régime vise en outre à faciliter la réinsertion socio-professionnelle des accidentés de la route. Il prévoit également l'utilisation de mesures de soutien appropriées et, si cela est nécessaire, de programmes d'aide financière.

Pour avoir droit aux indemnités prévues par la Loi, une victime d'accident d'automobile ou, le cas échéant, ses ayants droit, doit présenter à la Régie une demande d'indemnité dans les délais prescrits.

Indemnités prévues

La Régie verse aux victimes de dommages corporels ou à leur famille, selon le cas, une ou plusieurs des indemnités suivantes:

- indemnité de remplacement du revenu;
- indemnités pour le remboursement des frais raisonnables occasionnés par l'accident relativement au transport, au remplacement de vêtements, aux médicaments ou à tous les autres soins nécessaires aux victimes;
- indemnité forfaitaire pour les dommages corporels, les douleurs ou la perte de jouissance de la vie;
- indemnités pour les mesures de réadaptation;
- indemnités de décès versées aux survivants sous forme de rentes ou de montants forfaitaires, selon la situation de la personne lors du décès. La Régie accorde aussi une indemnité forfaitaire pour les frais funéraires.

Les indemnités de remplacement du revenu et les rentes de décès sont indexées annuellement à compter du 1er janvier. La méthode d'indexation est basée sur l'Indice canadien des prix à la consommation (IPC). À cet égard, les rentes ont été haussées de 4,4% le 1er janvier 1985.

De même, le montant du revenu brut maximal admissible est également indexé annuellement, en se basant sur l'évolution de la rémunération hebdomadaire moyenne de l'ensemble des travailleurs du Québec. Ainsi, à compter du 1er janvier 1985, le revenu brut maximal servant au calcul de l'indemnité de remplacement du revenu a été haussé à 33 000 $.

Les montants minimaux des rentes et ceux des différentes indemnités forfaitaires inscrits dans la Loi sont aussi indexés annuellement à compter du 1er janvier, toujours selon l'IPC.

Indemnités minimales ou maximales versées aux personnes blessées

en dollars

	À compter du 1er janvier 1985	À compter du 1er janvier 1984
Montant maximal du revenu brut annuel admissible aux fins du calcul de l'indemnité de remplacement du revenu	33 000,00 $	31 500,00 $
Montant hebdomadaire de l'indemnité de remplacement du revenu correspondant au revenu brut maximal (normalisé pour une victime ayant 5 personnes à charge)[1]	431,77 $	413,51 $
Montant minimal d'une indemnité hebdomadaire de remplacement du revenu (sauf dans les cas où d'autres prestations doivent être déduites)[2]	de 145,31 $ à 254,33 $	de 139,19 $ à 243,59 $
Montant maximal hebdomadaire destiné à une personne au foyer qui choisit le remboursement de frais occasionnés par l'accident	272,45 $	260,97 $
Montant maximal de l'indemnité forfaitaire pour les dommages corporels et les préjudices esthétiques permanents	36 327,06 $	34 796,03 $

1. Ces indemnités varient selon certaines modalités propres au calcul de l'indemnité de remplacement du revenu.
2. Le montant minimal varie selon le nombre de personnes à charge.

Indemnités minimales ou maximales versées aux survivants de personnes décédées

en dollars

	À compter du 1er janvier 1985	À compter du 1er janvier 1984
Montant maximal du revenu brut annuel admissible aux fins du calcul de l'indemnité de remplacement du revenu	33 000,00 $	31 500,00 $
Montant hebdomadaire de l'indemnité de décès correspondant au revenu brut maximal (normalisé pour une victime ayant 5 personnes à charge)[1]	345,42 $	330,81 $
Montant minimal d'une indemnité hebdomadaire de décès (sauf dans les cas où d'autres prestations doivent être déjà réduites)[3]	de 145,31 $ à 254,33 $	de 139,19 $ à 243,59 $
Montant de l'indemnité forfaitaire de décès (personne sans conjoint ni personne à charge)[2]	7 432,26 $	7 119,02 $
Montant de l'indemnité forfaitaire pour les frais funéraires[2]	2 477,42 $	2 373,01 $

1. Ces indemnités varient selon certaines modalités propres au calcul de l'indemnité de décès.
2. Les montants des indemnités forfaitaires sont établies en fonction de la date du décès.
3. Le montant minimal varie selon le nombre de personnes à charge.

Indemnisation des dommages matériels

Les dispositions de la Loi sur l'assurance automobile obligent tout propriétaire d'un véhicule automobile circulant au Québec à posséder une police d'assurance responsabilité d'au minimum 50 000 $.

Cette assurance privée protégera le propriétaire d'un véhicule dans le cas où il causerait à autrui, avec son véhicule, des dommages matériels dont il serait responsable.

La victime de dommages matériels causés par un véhicule est indemnisée, suivant les règles du droit commun, dans la mesure de sa non-responsabilité. Lorsque la convention d'indemnisation directe s'applique, la victime doit cependant adresser sa demande à son propre assureur qui l'indemnise en fonction des barèmes établis dans la convention.

Indemnisation complémentaire

Malgré l'existence du régime universel d'indemnisation des dommages corporels et l'obligation pour tout propriétaire d'un véhicule automobile de posséder une police d'assurance responsabilité pour les dommages matériels, certaines victimes d'accident de la route peuvent, dans des circonstances particulières, se trouver sans protection.

C'est le cas des victimes de dommages matériels et des victimes de dommages corporels non admissibles au régime universel qui ont obtenu, au Québec, un jugement en leur faveur, lequel n'a pas été mis en application parce que le responsable de l'accident est insolvable ou insuffisamment protégé par une police d'assurance responsabilité.

C'est aussi le cas des victimes qui ne peuvent pas découvrir l'identité du conducteur ou du propriétaire du véhicule automobile qui est la cause de l'accident. Dans ces circonstances, le jugement n'est pas requis.

À la demande de ces victimes et à certaines conditions, la Régie versera des indemnités jusqu'à concurrence de 50 000 $ au maximum.

Les activités

Faits saillants

L'augmentation du nombre des accidents au cours de l'exercice 1984-1985 a provoqué une hausse de 19,3% du nombre des demandes d'indemnité adressées à la Régie.[1]

En tenant compte de cette situation, la Régie a pris certaines mesures et accéléré les travaux de développement des nouveaux systèmes afin de maintenir et d'accroître la qualité des services offerts aux accidentés.

Les principales mesures prises au cours de l'exercice sont les suivantes:

- l'achat d'un répartiteur d'appels téléphoniques dans le secteur de l'accueil des réclamants, pour permettre à plus de victimes de communiquer avec le personnel de la Régie;
- l'augmentation du nombre des agents d'indemnisation dans le but de concrétiser la politique de la Régie concernant la nomination d'un répondant unique pour chaque réclamant;
- la préparation de nouveaux manuels d'instructions et d'interprétation de la Loi sur l'assurance automobile afin de faciliter le travail des agents d'indemnisation;
- l'allégement des règles de procédure et une augmentation de personnel à la Direction de la révision. Cela a eu pour conséquence de doubler presque le nombre des décisions de révision prises durant l'exercice 1984-1985;
- la révision du calendrier du projet de refonte des systèmes informatiques et administratifs dans le but de devancer les dates d'implantation.

Par ailleurs, la Régie a adopté deux grandes orientations en matière de réadaptation des victimes de la route. La première définit son cadre d'action privilégié qui concerne la réintégration des victimes dans le milieu du travail. Pour ce faire, des programmes d'actions plus adaptés à cette orientation

1. Inclut les préinscriptions par téléphone et exclut les demandes adressées à la Division du fonds d'indemnisation.

ont été adoptés; il s'agit du programme de subvention à l'employeur et du programme de stage à l'emploi. La seconde orientation associe le conseiller en réadaptation à la prise de décision sur le droit aux indemnités.

Aide aux bénéficiaires

Une victime qui a subi des dommages corporels dans un accident de la route, ou son réclamant, doit faire parvenir une demande d'indemnité à la Régie dans un délai maximal de trois ans après l'accident, la manifestation du dommage ou le décès.

La Régie fournit des services de renseignements et d'aide technique aux accidentés pour faciliter la préparation de leur demande d'indemnité. Dans certains cas, un agent de la Régie ou un expert en sinistre se rend à leur domicile ou dans le centre hospitalier pour les aider à présenter leur demande. En 1984-1985, plus de 6 000 personnes ont bénéficié de cette aide technique.

Résultats d'indemnisation

Au cours de l'exercice financier 1984-1985, la Régie a reçu 39 163 demandes d'indemnité, dont 36 084 pour des accidents survenus au cours de cet exercice et 3 079 pour des accidents survenus durant les exercices précédents.[1] Ces dernières années portent donc à 224 654 le nombre de demandes reçues après sept années complètes d'activités. Par ailleurs, près de 5 230 demandes d'indemnité pour des accidents survenus avant le 28 février 1985 devraient parvenir ultérieurement à la Régie, ce qui établirait à environ 230 000 le nombre total de demandes pour les accidents survenus au cours des sept premiers exercices. La répartition des demandes pour lesquelles une décision a été rendue, selon les principales catégories d'indemnités, est la suivante:

Répartition cumulative des demandes

	Au 28 février 1985 %	Au 29 février 1984 %
Indemnités de remplacement du revenu	70,7	67,2
Indemnités de décès versées sous forme:		
de rente	1,7	1,6
de montant forfaitaire	3,3	3,2
Autres indemnités seulement	20,2	18,3
Aucune indemnité	4,1	9,7

1. Inclut les préinscriptions par téléphone et exclut les demandes adressées à la Division du fonds d'indemnisation.

La Régie a versé, en 1984-1985, 183,2 millions de dollars aux victimes d'accidents survenus depuis l'entrée en vigueur du Régime, le 1er mars 1978. Cela porte à 830,5 millions de dollars le montant des indemnités accordées à ce jour par la Régie.[1]

Le tableau suivant montre, selon les principales catégories d'indemnités, l'évolution des débours effectués par la Régie pour les accidents survenus depuis sa création.

Montants versés par catégorie d'indemnités
en milliers de dollars

	en 1984-1985	en 1983-1984	Total des indemnités depuis 1978
Indemnités de remplacement du revenu	99 166 $	92 622 $	460 510 $
Indemnités de décès versées sous forme:			
de rente	22 491	18 250	78 466
de montant forfaitaire	5 063	4 847	24 268
Autres indemnités:			
préjudices esthétiques, mutilation, douleurs, etc.	29 359	27 859	118 156
remboursement des frais médicaux, paramédicaux, etc.	17 206	13 160	64 697
paiement des frais d'examens et de dossiers médicaux	2 057	1 974	9 337
remboursement des frais funéraires	2 881	2 814	13 763
paiement des frais de réadaptation	4 033	3 370	11 661
Fonds d'indemnisation	915	2 217	49 274
TOTAL	**183 171 $**	**167 113 $**	**830 832 $**

1. Inclut les montants versés au Fonds d'indemnisation depuis le 1er mars 1978.

En ce qui a trait aux débours de l'ordre de 183,2 millions de dollars en 1984-1985, de ceux-ci 131,7 millions de dollars sont attribuables aux accidents survenus au cours des exercices antérieurs.

Quant à la durée de l'incapacité, on observe que 9% des bénéficiaires d'une indemnité de remplacement du revenu sont encore indemnisés un an après leur accident et que 3% le sont encore après quatre ans.

Durée de l'incapacité des bénéficiaires d'une indemnité de remplacement du revenu

Temps écoulé depuis l'accident	Proportion des bénéficiaires
	%
1 mois	73
3 mois	35
6 mois	19
12 mois	9
18 mois	6
24 mois	5
30 mois	4
36 mois	4
42 mois	4
48 mois	3

Quant au tableau suivant, il indique la moyenne hebdomadaire des rentes payables par la Régie en 1985, en les comparant à celles payables en 1984, selon les catégories de victimes.

Moyenne hebdomadaire des rentes payables

en dollars

Catégorie d'indemnité	Article de la Loi	Moyenne hebdomadaire des rentes payables à compter du	
		28 février 1985	29 février 1984
Rente de remplacement du revenu			
Les victimes, lors de l'accident			
• exerçaient un emploi à temps plein	19	269 $	266 $
• étaient sans emploi, occupaient un emploi occasionnel ou à temps partiel, étaient des personnes au foyer ou travaillaient sans rémunération dans une entreprise familiale	20	184	183
• étaient étudiants (16 ans et plus)	21	252	227
• avaient moins de 16 ans	22	163	154
• étaient incapables de travailler	24	158	149
Rente de décès	37	195 $	188 $

La hausse moyenne des rentes payables à compter du 28 février 1985, comparativement à celles payables à compter du 29 février 1984, s'explique principalement par l'augmentation du revenu brut maximal servant au calcul des rentes et par l'indexation de 4,4% des rentes actives à compter du 1er janvier 1985.

Par ailleurs, il en coûte en moyenne 3 400 $ pour les séquelles permanentes des victimes d'accidents survenus au cours de l'exercice 1984-1985.

Pour le même exercice financier, le coût moyen des rentes de décès se situe à environ 109 000 $ par personne décédée, tandis que celui des rentes de remplacement du revenu est de près de 12 000 $.

Cependant, il est à noter que dans certaines situations les sommes que représentent les indemnités versées aux victimes sont beaucoup plus importantes. Ainsi, une rente de décès peut parfois s'élever à plus de 400 000 $ alors que, dans certains cas, les indemnités totales versées à une victime sérieusement blessée sont souvent supérieures à 500 000 $. Les coûts moyens indiqués précédemment doivent donc être évalués à leur juste valeur, c'est-à-dire comme des indices de l'importance moyenne des pertes économiques compensées par la Régie de l'assurance automobile du Québec.

Réadaptation

L'article 46 de la Loi sur l'assurance automobile stipule que la Régie peut prendre les mesures nécessaires et effectuer les dépenses qu'elle croit opportunes ou convenables pour contribuer à la réadaptation des accidentés de la route, pour atténuer ou faire disparaître toute incapacité résultant d'un dommage corporel et pour faciliter leur retour à la vie normale et leur réinsertion dans la société.

En 1984-1985, elle a versé 4,0 millions de dollars pour les programmes de réadaptation. En outre, la Direction de la réadaptation a pris en charge 782 nouveaux dossiers au cours de l'année et le total des dossiers actifs s'élevait à 2 558 à la fin de l'exercice, ce qui constitue un accroissement de 9% par rapport à l'exercice précédent.

Montants versés pour la réadaptation
en milliers de dollars

	En 1984-1985	En 1983-1984
Intégration sociale	2 487 $	2 038 $
Intégration professionnelle et scolaire	914	734
Services professionnels	632	598
TOTAL	**4 033 $**	**3 370 $**

Révision et appel

Tout réclamant qui se croit lésé dans ses droits par une décision de la Régie peut en demander la révision en écrivant à la Régie dans les 60 jours qui suivent la réception de la décision.

Sa demande est alors examinée par la Direction de la révision qui peut confirmer, infirmer ou modifier la décision rendue en première instance.

En 1984-1985, la Direction de la révision a reçu 4 066 demandes de révision, comparativement à 3 416 l'année précédente.

Au cours de cet exercice, 4 114 décisions en révision au total ont été rendues, dont 77% confirmaient la décision de première instance et 23% la modifiaient complètement ou partiellement. Par ailleurs, 229 réclamants ont retiré leur demande avant qu'une décision ne soit rendue.

En outre, les bénéficiaires insatisfaits de la décision de la Direction de la révision ont droit de faire appel auprès de la Commission des affaires sociales. En 1984-1985, 302 jugements au total ont été rendus par la Commission, dont 204 confirmaient en entier la décision de la Régie et 98 la maintenaient en partie ou l'infirmaient.

Subrogation

Un Québécois victime d'un accident de la route à l'extérieur du Québec a droit à l'indemnisation prévue par la Loi, tout en conservant le droit de recours que lui accorde la loi du lieu de l'accident pour l'excédent de ce qu'il reçoit de la Régie. Au cours de l'exercice 1984-1985, 879 Québécois ont adressé une demande de cette nature à la Régie.

Par ailleurs, la Régie a reçu 117 demandes de Québécois pour des accidents survenus au Québec impliquant des non-résidents. La Loi permet à la Régie de recouvrer, auprès des non-résidents responsables des accidents, les montants versés à titre d'indemnités aux autres victimes. En vertu de ce droit de subrogation, la Régie a ainsi recouvré 853 376 $ au cours de l'exercice.

La gestion du Code de la sécurité routière

Le Code de la sécurité routière est un document législatif qui traite de l'ensemble des règles concernant l'utilisation du réseau routier. Plusieurs ministères et organismes sont responsables de son application.

Pour sa part, la Régie apporte une contribution importante à la sécurité routière. Elle doit, entre autres choses, s'assurer que les conducteurs circulant sur les routes du Québec possèdent la compétence requise pour ne pas mettre en danger la sécurité des usagers de la route. Elle voit donc à la qualité de la formation, à l'évaluation des qualifications et au suivi de l'aptitude physique et du comportement des conducteurs. Quant aux véhicules, elle procède à la vérification mécanique de certains d'entre eux afin d'éviter que leur mauvais état ne soit la cause d'accidents de la route. Elle a également pour mission d'enregistrer et de mettre à jour des informations concernant les conducteurs et les véhicules. Enfin, dans la majorité de ses transactions, la Régie joue le rôle de percepteur. Au cours de la dernière année, en plus des 457 100 000 $ recueillis pour la contribution au régime d'assurance automobile, elle a perçu un montant de 264 500 000 $ au nom du ministère des Finances pour les droits concernant l'immatriculation et le permis, un montant de 26 300 000 $ au nom du ministère du Revenu concernant la taxe de vente lors de l'acquisition ou du transfert de véhicule et un montant de 6 900 000 $ au nom de la Commission des transports pour les droits concernant les permis exigés. Pour percevoir ces montants, la Régie compte sur un réseau de 271 centres de services dont 49 sont administrés par elle, les autres étant des Caisses populaires et d'économie Desjardins ou d'autres mandataires privés.

Parmi les 49 centres de services de la Régie, 41 offrent à la fois les services d'immatriculation et de permis, 5 offrent le service d'immatriculation seulement tandis que 3 centres n'offrent que le service d'examen de permis. Dans ce réseau, quelque 1 200 employés sont affectés aux transactions avec la clientèle.

En 1984-1985, la réforme des systèmes administratifs, entreprise depuis 1982-1983 pour améliorer le contrôle et l'efficience des opérations et offrir au public des services de plus grande qualité, s'est poursuivie. C'est ainsi que le Système de la gestion d'un dossier unique par usager (permis — immatriculation) a commencé à fonctionner en 1984 et a permis de simplifier les relations entre la Régie et sa clientèle. De plus, des points de services de la Régie ont été réaménagés, le nombre de points de services a été réduit, ce qui a permis de franchir une autre étape vers l'informatisation complète du réseau de centres de services visant à exécuter toutes les actions de contrôle prescrites par le Code de la sécurité routière.

Les résultats de plusieurs études effectuées en vue d'améliorer la sécurité routière et les processus administratifs de la Régie se concrétiseront dans le projet de modification du Code de la sécurité routière qui a été déposé à l'Assemblée nationale. Ces études ont porté, entre autres choses, sur la sécurité des motocyclistes, les écoles de conduite, la vérification mécanique, le contrôle du parc automobile, le service aux entreprises, la suspension et la révocation du permis de conduire et le guide médical.

En ce qui concerne le service à la clientèle, des améliorations sensibles ont été apportées pour diminuer le temps d'attente, aménager d'une façon fonctionnelle les centres de services, améliorer les heures d'ouverture et réduire les délais de réponse à la correspondance.

Les usagers de la route

Formation des conducteurs

En matière de formation à la conduite, la Régie établit les programmes cadres et la réglementation à laquelle sont soumises les écoles de conduite et elle en assure l'application.

La Régie a élaboré, en 1984-1985, les programmes cadres pour la partie théorique du cours de base de la conduite d'une motocyclette. Le cours con-

cernant la conduite d'un véhicule de promenade a été modifié pour établir, entre autres choses, un tronc commun avec le cours de conduite d'une motocyclette.

Une série d'annexes au cours de base de la conduite d'un véhicule de promenade et d'une motocyclette ont été rédigées pour venir en aide à l'enseignement de la conduite de ces véhicules. Outre un document de référence, on y retrouve les titres suivants: « Éléments de la tâche du conducteur de motocyclette », « La personne handicapée physique et la conduite automobile », « La personne analphabète et l'apprentissage de la conduite automobile », « La personne handicapée auditive et la conduite automobile », « Éléments de mise à jour énergétique du cours de base en conduite automobile ». Un guide du motocycliste a aussi été préparé.

En ce qui concerne la conduite préventive, un nouveau cours dont le titre est « 55 ans/En vie » a été préparé en collaboration avec la Ligue de sécurité du Québec, à partir d'un programme développé aux États-Unis (« 55 Alive »).

En vertu du règlement sur les écoles de conduite, la Régie doit voir au contenu des cours donnés par ces écoles. Elle est également responsable de la délivrance du permis autorisant le fonctionnement des écoles de conduite de même que de l'accréditation des moniteurs et des instructeurs qui enseignent la conduite automobile.

En 1984-1985, la Régie a autorisé 278 écoles de conduite à donner la formation reliée au cours pour l'apprentissage de la conduite d'une automobile. Au total, 1 518 moniteurs et instructeurs sont autorisés à enseigner dans ces écoles. Les écoles de conduite ont obtenu 1 011 permis temporaires leur permettant de dispenser la formation en conduite automobile à l'extérieur de leur établissement de commerce et ainsi couvrir l'ensemble du territoire québécois.

138 écoles de conduite possèdent un permis particulier pour former des personnes à la conduite d'une motocyclette et 291 moniteurs ont été habilités par la Régie à dispenser ce type de formation. Un programme de formation pour les moniteurs et les instructeurs en conduite de motocyclette a été élaboré en collaboration avec les cégeps et les groupes concernés.

De plus, en tant que mandataire au Québec pour diffuser le cours de conduite préventive du Conseil canadien de la sécurité, la Régie a formé, au cours de trois sessions, 18 moniteurs de conduite préventive. Également, trois sessions de formation portant sur la conduite d'une motocyclette ont permis de former 34 moniteurs dans cette discipline.

Évaluation des candidats au permis de conduire

La Régie utilise deux types d'examens, l'un théorique et l'autre pratique, pour vérifier les connaissances et l'habileté des candidats qui désirent obtenir un permis de conduire.

Au cours de l'exercice 1984-1985, les efforts ont porté sur l'amélioration des examens théoriques. Ainsi, un nouvel examen a été préparé et est maintenant utilisé dans le but d'évaluer les connaissances des candidats désireux d'obtenir un permis pour conduire une motocyclette.

Deux examens théoriques dont celui qui sert à évaluer les candidats à un permis de conduire un véhicule de promenade et celui des conducteurs dont le permis a été révoqué ont également été révisés. Le travail de révision s'est appuyé sur les résultats d'une analyse statistique portant sur la valeur de ces examens et sur plusieurs consultations menées à l'intérieur et à l'extérieur de la Régie.

La capacité de conduire est reconnue par la délivrance d'un permis autorisant à conduire des véhicules d'une classe donnée. Il est également nécessaire de posséder une expérience de la conduite d'un véhicule de promenade pour être admissible à certaines classes, telles que celles autorisant à conduire un véhicule de taxi ou un véhicule lourd.

Dans le réseau des 49 centres de services de la Régie, 41 d'entre eux dispensent les services d'examens requis pour l'obtention d'un permis de conduire. Un service d'unités mobiles est offert pour les résidents des régions où il n'y a pas de bureaux en permanence. Pour chacune des villes de Québec et de Montréal, les activités d'examens de permis de conduire sont regroupées dans un seul centre d'évaluation des conducteurs. Cette concentration de bureaux spécialisés dans le

domaine des permis de conduire favorise un meilleur contrôle, une plus grande uniformité et une plus grande qualité des examens. Le nombre élevé d'examens permet à la Régie d'investir dans une infrastructure permanente visant l'amélioration des outils de travail et du service aux usagers. En 1984-1985, 143 416 candidats se sont présentés aux examens de la Régie pour obtenir un permis de conduire ou pour effectuer un changement de classe aux permis qu'ils possédaient; 133 932 nouveaux permis ont été délivrés. Les permis de conduire sont renouvelables tous les deux ans.

Le tableau qui suit présente le nombre des titulaires par type de véhicule automobile au 31 décembre 1984.

Nombre de titulaires par classe de permis

Classes de véhicules autorisés	Nombre de titulaires*
Autobus et minibus	51 310
Véhicules routiers de 11 000 kg et plus	694 458
Véhicules de taxi	6 331
Véhicules routiers de moins de 11 000 kg	2 814 380
Motocyclettes et vélomoteurs	3 848
Tracteurs de ferme	252
TOTAL	**3 570 579**

* Lorsqu'un permis de conduire comporte plus d'une classe autorisée, le titulaire est considéré comme possédant la classe qui lui accorde le plus de privilèges.

Suivi de l'aptitude à conduire

Comme le droit de conduire n'est pas acquis pour la vie, la Régie a la responsabilité de vérifier l'aptitude des personnes à conduire. Ainsi, elle doit révoquer le permis de conduire d'un conducteur ou, s'il n'est pas titulaire d'un tel permis, suspendre son droit d'en obtenir un, chaque fois que son dossier de conducteur indique douze points d'inaptitude dans une période de deux ans ou qu'il est condamné dans cette même période pour certaines infractions visées par le Code de la sécurité routière et par le Code criminel. À ce régime de sanctions, s'ajoute la notion de récidive; la durée de la révocation ou de la suspension de droits varie donc selon que l'une ou l'autre de ces sanctions est imposée une ou plusieurs fois au cours des deux dernières années. Ainsi, une période de trois mois est imposée au conducteur pour une première révocation et une première suspension de droits, une période de six mois pour une deuxième révocation et une deuxième suspension de droits et une période de douze mois pour les autres révocations et suspensions de droits imposées ultérieurement à ces deuxièmes révocations ou suspensions.

En dépit de ces sanctions qui, tout compte fait, interdisent à une personne de conduire un véhicule sur un chemin public, la Régie peut néanmoins délivrer un permis restreint, pour une période ne dépassant pas trois mois, à toute personne dont le permis de conduire est révoqué pour la première fois depuis deux ans et qui a obtenu d'un juge une ordonnance à cette fin. Toutefois, cette personne doit préalablement démontrer au juge qu'elle a absolument besoin de conduire un véhicule dans l'exécution du principal travail dont elle tire sa subsistance. En 1984-1985, 12 992 personnes furent dans cette situation.

La Régie administre le système des points d'inaptitude et le régime de sanctions en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par le Code de la sécurité routière et le règlement sur les points d'inaptitude.

En 1984-1985, 511 818 infractions au Code de la sécurité routière, visées par le règlement sur les points d'inaptitude, ont été signalées à la Régie. Celle-ci a avisé 139 451 conducteurs qui avaient accumulé six points ou plus de l'état de leur dossier et les a invités à modifier leurs habitudes de conduite. Les avis d'infraction ont provoqué 12 948 suspensions ou révocations du permis de conduire, dont 1 873 d'une durée de six mois et 250 d'une durée de 12 mois.

Par ailleurs, lorsqu'une personne est trouvée coupable d'infractions criminelles reliées à la conduite d'un véhicule, telles que la conduite en état d'ébriété et le délit de fuite, son permis de conduire est immédiatement révoqué ou son droit d'en obtenir un est suspendu. Ainsi, 29 302 suspensions de droits et révocations ont pour cette raison été imposées par la Régie, dont 3 953 d'une durée de six mois et 1 083 d'une durée de 12 mois.

Un groupe de 3 275 conducteurs ont vu leur permis de conduire ou le droit d'en obtenir un suspendu pour une période additionnelle parce qu'ils ont conduit durant une période de sanction.

La Régie a également le pouvoir de suspendre ou de restreindre les effets d'un permis pour des raisons de santé ou pour un refus de se conformer aux examens prescrits. Ainsi, au cours de la dernière année, 214 322 dossiers de conducteurs furent étudiés pour vérifier leur aptitude à conduire, et de ce nombre 3 334 ont été soumis au Comité consultatif médical et optométrique qui a pour mandat de formuler des recommandations à la Régie. Finalement, 7 873 personnes ont eu une suspension de classe de permis, tandis que le privilège de conduire de 8 393 autres a été suspendu.

Une révision du guide médical est en cours afin de permettre plus de souplesse dans son application tout en maintenant les normes de sécurité routière dans la conduite des véhicules automobiles.

Les véhicules routiers

Identification des véhicules et de leurs propriétaires

En règle générale au Québec, tout véhicule doit être immatriculé pour certifier sa propriété au sens du Code de la sécurité routière et attester que les droits prescrits ont été acquittés.

En ce qui concerne l'immatriculation des véhicules, la Régie met à la disposition du public un réseau de 46 centres de services (sur les 49 qu'elle possède), de 188 Caisses populaires et d'économie Desjardins et de 34 mandataires privés. Pour le renouvellement, elle met également un service postal à la disposition des propriétaires de véhicules.

Les transactions effectuées par la Régie et ses mandataires pour l'immatriculation 1984 se répartissent ainsi:

Transactions d'immatriculation effectuées par la Régie et ses mandataires en 1984

	Poste	Centres de services de la Régie	Caisses populaires et d'économie Desjardins	Mandataires privés	Total
Renouvellements	554 060	637 339	1 023 267	165 505	2 380 171
Acquisitions incluant les transferts de véhicules	—	605 657	718 596	136 302	1 460 557
Autres (ex.: Duplicatas, immatriculation temporaire, etc.)	—	430 012	228 316	52 857	711 185
TOTAL	554 060	1 673 008	1 970 181	354 664	4 551 913

L'Entente canadienne sur l'immatriculation des véhicules, en vigueur depuis 1982, vise à réduire le fardeau financier que représente l'immatriculation des véhicules de transporteurs qui circulent sur les territoires de deux provinces ou plus. Les droits d'immatriculation sont établis en fonction du kilométrage parcouru dans chacune des provinces. La Régie a immatriculé 21 227 véhicules au total selon cette entente, dont 8 536 avec la plaque du Québec.

Le fait que le renouvellement de l'immatriculation est réparti également tout au long de l'année permet de diminuer l'encombrement des centres de services et de mieux étaler l'utilisation des ressources. De plus, la répartition rationnelle des centres de services permettra, à des coûts raisonnables, d'informatiser entièrement le réseau des points de services d'ici la fin de l'année 1986. Cette informatisation est nécessaire en vue de mettre en place tous les mécanismes de contrôle que prévoit le Code de la sécurité routière. Actuellement, seuls les centres de services de la Régie sont informatisés.

À la suite d'une consultation de tous les groupes intéressés, la Régie a déterminé les modalités d'un meilleur contrôle du parc automobile visant à refréner les vols de véhicules et à assurer une perception efficace des droits et de la taxe de vente. En outre, à cause du nombre élevé des transactions d'immatriculation que beaucoup d'entreprises effectuent annuellement, des services mieux adaptés leur sont offerts.

Assurance obligatoire

Le propriétaire de tout véhicule automobile circulant au Québec doit posséder, suivant la Loi sur l'assurance automobile, une police d'assurance responsabilité garantissant l'indemnisation des dommages matériels causés par son véhicule.

Au cours de 1984-1985, la Régie a effectué une vérification de l'assurance auprès de 16 241 propriétaires d'automobile. Cette vérification a été effectuée à partir des avis des assureurs spécifiant qu'un individu n'est pas couvert par un contrat, des avis d'infraction donnés à des individus qui n'avaient pas de preuve d'assurance ou après des rapports d'accidents, lorsqu'une partie n'a pas fait la preuve qu'elle possédait un contrat d'assurance lors de cet accident.

Par ailleurs, des accidents survenus avec des véhicules non assurés dont les dommages s'élevaient à plus de 250 $ ont entraîné, en 1984-1985, 5 637 suspensions du permis do conduire et de l'immatriculation.

De plus, le fait de ne pas donner suite à une vérification de l'assurance ou à l'imposition d'une suspension a obligé la Régie à présenter à la Sûreté du Québec 2 988 requêtes pour confiscation de plaques, de certificats d'immatriculation et de permis de conduire.

La Régie a intenté également 353 poursuites judiciaires pour utilisation d'un véhicule non-assuré à la suite de la transmission de déclarations par différents corps policiers.

Sécurité des véhicules

La Régie a effectué, en 1984-1985, la vérification mécanique de 10 253 autobus et véhicules d'écoliers du Québec. En 1984, la Régie a examiné plus de 7 969 véhicules de taxi. Quant aux véhicules des écoles de conduite, la Régie en a vérifié 974; le bon état mécanique de ces derniers constitue un préalable pour l'école qui désire obtenir ou renouveler un permis d'enseignement de la conduite automobile.

Chaque année, la Régie reçoit quelque 1 000 demandes pour effectuer la vérification des véhicules modifiés, construits de façon artisanale ou mis au rancart. Si le véhicule constitue un danger, la Régie peut retirer ou refuser l'immatriculation.

La Régie dispose de deux centres permanents de vérification, l'un à Québec et l'autre à Montréal. Les régions du Bas-Saint-Laurent — Gaspésie, du Saguenay — Lac-Saint-Jean, de l'Abitibi-Témiscamingue et de l'Estrie sont desservies par des inspecteurs affectés à ces régions. Quant aux autres régions, elles sont desservies par des équipes itinérantes.

Toujours en 1984, une campagne d'inspection des véhicules de promenade a été menée en collaboration avec la Sûreté du Québec et les corps policiers municipaux. Au total, 3 684 véhicules qui semblaient défectueux ont été vérifiés et, parmi ceux-ci, seulement 152 ont été trouvés en bon état mécanique; 1 820 véhicules ont dû être remisés.

La Régie a aussi la responsabilité de s'assurer que les modifications apportées à des véhicules ou l'installation de nouveaux dispositifs répondent, sur le plan sécuritaire, aux exigences de la réglementation fédérale ou provinciale en vigueur.

De façon à mieux surveiller l'état mécanique des véhicules qui présentent un très grand risque et à s'assurer que les véhicules du Québec respectent les exigences de vérification mécanique périodique des autres provinces et États, lorsqu'ils doivent y circuler, la Régie s'apprête à améliorer son programme et à accroître les types de services disponibles dans le domaine de la vérification mécanique des véhicules commerciaux. Des modifications au Code de la sécurité routière, incluses dans le projet de révision du Code, sont requises pour permettre ces améliorations.

Accréditation des garages et des commerces de véhicules

Toute personne qui possède un garage doit avoir obtenu un permis de la Régie prévu à cet effet et fournir une attestation d'assurance responsabilité. Cette assurance doit couvrir, de la manière prévue par la Loi sur l'assurance automobile, la responsabilité découlant de leur fait personnel ainsi que les dommages matériels causés par les véhicules qui leur sont confiés. La Régie est aussi responsable de la délivrance et du renouvellement des permis concernant le commerce des véhicules.

En 1984-1985, la Régie a délivré ou renouvelé 7 410 permis de garagistes et 4 813 permis de commerce de véhicules.

Permis spéciaux

La Régie a la responsabilité de délivrer les permis spéciaux de circulation pour les véhicules dont le poids et la dimension excèdent les normes en vigueur. La délivrance de permis s'effectue en collaboration avec le ministère des Transports et l'objectif poursuivi est d'assurer la sécurité routière et d'éviter la détérioration du réseau routier. Au cours de l'année, 16 495 permis ont été délivrés. Sur les 49 centres de services de la Régie, 27 sont habilités à effectuer ce type de transaction.

La circulation des trains routiers a été encore permise en 1984-1985. Un train routier est constitué d'un tracteur et de deux remorques de 14 mètres ou de trois remorques de 9,5 mètres. La longueur totale de l'ensemble a donc plus de 30 mètres. Durant la période où ils peuvent circuler, soit d'avril à décembre, 175 permis spéciaux de trois mois ont été délivrés. À cause des résultats favorables et des effets économiques considérables pour les transporteurs, cette expérience se poursuivra en 1985.

La promotion de la sécurité routière

La Loi sur la Régie de l'assurance automobile du Québec confie à cet organisme le mandat de promouvoir la sécurité routière en ce qui concerne le comportement des usagers de la route et les normes de sécurité des véhicules. Pour systématiser ses actions dans ce domaine, la Régie a procédé, en mars 1984, au regroupement de ses ressources au sein de la Vice-présidence à la planification et à la promotion de la sécurité routière. Cette nouvelle vice-présidence comprend la Direction de la statistique, la Direction des études et analyses et la Direction des politiques et programmes.

Étant donné ses activités dans de nombreux domaines, la Régie a constitué une banque de renseignements très étendue sur plusieurs aspects de la sécurité routière, ce qui lui permet de donner une information pertinente et d'inciter les groupes et organismes à accorder toute la place possible aux activités qui contribuent à la sécurité routière.

En 1984-1985, l'action de la Régie dans ce domaine s'est traduite, notamment, par la diffusion d'études et de bilans sur le phénomène des accidents, par la consultation et la concertation des activités des principaux intervenants et par des activités de sensibilisation et d'éducation auprès des usagers du réseau routier.

Diffusion des connaissances sur les accidents de la route

Le rapport statistique publié annuellement contient les principales statistiques sur les caractéristiques et l'évolution des accidents, des victimes, des demandes d'indemnités qui résultent des accidents, du parc automobile, des titulaires de permis de conduire et de leurs dossiers d'infractions. Le rapport publié en 1984-1985 est particulier en ce sens qu'il présente les principaux indicateurs mentionnés plus haut échelonnés sur une période de cinq ans, ce qui permet de mieux dégager la tendance de l'évolution du bilan routier.

En plus de suivre mensuellement l'évolution du nombre d'accidents et de victimes, la Régie diffuse périodiquement des comptes rendus appelés « bilans routiers ». Un premier bilan est habituellement rendu public à l'automne, pour les accidents survenus au cours des huit premiers mois de l'année et un second est diffusé au printemps pour les accidents survenus au cours de l'année qui vient de se terminer.

Un dossier statistique a été parachevé au cours de l'année concernant l'évolution du nombre des titulaires d'un permis de conduire au Québec, selon le sexe et l'âge, au cours de la période 1970-1982. De plus, cinq dossiers de recherche qui aident à mieux connaître le phénomène des accidents routiers ont été publiés: *Quelques aspects des accidents de motocyclette survenus au Québec entre 1980 et 1983; La sécurité routière: dossier d'information sur les personnes âgées; Problématique des accidents de bicyclette au Québec et comparaison avec l'étranger; Conduite en état d'ébriété et accidents mortels de la route: analyse des informations contenues dans les rapports de coroners; Les manoeuvres des conducteurs québécois.*

Il faut signaler également la parution de trois rapports techniques portant sur la surveillance routière, la conduite avec facultés affaiblies chez les jeunes et l'utilisation des phares le jour: *La surveillance routière et les unités spécialisées (Highway Patrol); Les jeunes et la conduite d'un véhicule routier; La conduite automobile avec phares allumés le jour.*

En ce qui concerne les subventions à la recherche, la Régie a consacré 196 000 $ à la recherche en sécurité routière. Cette somme a permis de financer les projets acceptés dans le cadre du programme d'Action concertée, mené avec le

Fonds F.C.A.C., et la suite des projets acceptés dans le cadre du programme de subvention qui existait avant le programme d'Action concertée. Deux rapports de recherche, financés à l'aide de ces subventions, ont été diffusés par la Régie: *Accès à la conduite automobile pour les jeunes; Transition dans les zones de dépassement interdit sur les routes à deux voies: le comportement des conducteurs québécois devant les flèches de rabattement.*

Au cours de l'année 1984-1985, un nouveau bulletin intitulé « Repère » a été publié pour rendre compte des résultats des recherches en sécurité routière effectuées par le personnel de la Régie ou subventionnées. Ce bulletin, dont trois numéros ont déjà paru, s'adresse aux chercheurs et aux intervenants en sécurité routière.

Éducation et sensibilisation des usagers de la route

Les efforts de la Régie se sont poursuivis pour former une nouvelle génération d'usagers du réseau routier plus consciente des effets de la motorisation individuelle sur la qualité de vie des personnes et sur l'environnement.

Le programme visant à généraliser l'éducation à la sécurité routière dans les écoles du Québec a franchi des étapes importantes. La production des instruments pédagogiques pour le préscolaire et le primaire est maintenant terminée. À la fin de l'année scolaire 1984-1985, la formation d'agents multiplicateurs, habilités à faire connaître le programme auprès des enseignants, sera complétée dans plus de cent commissions scolaires et dans près de cinquante établissements privés, répartis dans onze régions administratives du Québec. La mise en application du programme dans certaines écoles a fait l'objet d'une évaluation qui a permis de constater une amélioration des connaissances des élèves dans le domaine de la sécurité routière.

Au secondaire, l'élaboration du guide pédagogique est achevée et la formation des agents multiplicateurs sera complétée à la fin de l'année scolaire 1984-1985 dans neuf régions du Québec.

L'implantation du programme des *Brigades scolaires de sécurité routière*, en collaboration avec l'Automobile et Touring Club du Québec, les corps policiers, les comités d'école et le ministère de l'Éducation, a permis de porter le nombre de brigadiers et brigadières à plus de 10 000, répartis dans 400 écoles. En outre, afin de clarifier les responsabilités de la commission scolaire, de l'école et des parents dans l'implantation et l'animation de ces brigades, une brochure intitulée *La responsabilité civile et les brigades scolaires de sécurité routière* a été diffusée à tous les intervenants.

En vue d'appuyer l'action des intervenants locaux et régionaux, la Régie a consacré près de 100 000 $ à neuf projets d'animation et de sensibilisation à la sécurité routière. Certains des projets subventionnés ont également profité de l'appui financier du ministère des Affaires sociales ou du ministère de la Justice. Il s'agissait, pour la plupart, de projets administrés par des organismes du secteur de la santé, visant par exemple à sensibiliser la population au problème de la conduite avec facultés affaiblies ou les jeunes cyclistes aux divers aspects de la sécurité routière. En plus du soutien financier, la Régie a fourni une assistance technique à diverses personnes et à des organismes intéressés à la conception ou à la réalisation de projets dans le domaine de la sécurité routière. C'est dans cette optique qu'a été publiée la première édition du *Répertoire des ressources en sécurité routière*.

Concertation des intervenants

Les quatre groupes de travail, mis sur pied au sein du Conseil interministériel de la sécurité routière le 30 novembre 1983, ont poursuivi leurs activités au cours de l'année 1984-1985. Rappelons que chacun des groupes de travail réunissent des représentants des différents ministères, corps policiers, municipalités, associations et organismes représentatifs de la population et des milieux d'affaires préoccupés par la sécurité routière. Tout au long de l'année, la Régie a assumé le secrétariat de l'ensemble de ces groupes. Ils ont presque tous terminé leurs travaux.

Parmi les principales réalisations qui font suite aux travaux concernant les deux et trois roues, on note l'obligation, depuis mars 1985, de suivre un cours de conduite adapté à la motocyclette pour tout candidat désirant obtenir une classe de permis autorisant la conduite d'une motocyclette. Pour évaluer ces candidats, la Régie utilise maintenant le test MOST (Motorcycle Off Street Test) prescrivant certaines épreuves de conduite en circuit fermé. Enfin, c'est en 1984 qu'a été inaugurée la « Semaine nationale de la sécurité des motocyclistes » qui a donné lieu à des activités de sensibilisation et de prévention dans toutes les régions du Québec.

Plusieurs recommandations faites par les groupes de travail, en ce qui concerne la Régie, sont déjà en voie de réalisation. Elles traitent, par exemple, de la révision du mode d'enregistrement des accidents et de la révision des obligations concernant l'enseignement de la conduite.

Dans le secteur de l'enseignement, le Comité provincial de concertation sur les programmes de sécurité routière en milieu scolaire, mis sur pied le 22 novembre 1983, a été particulièrement actif. Ce comité est composé d'une vingtaine d'organismes (policiers, associations, organismes représentatifs du milieu scolaire, représentants de ministères) qui veulent utiliser l'école comme lieu privilégié d'action auprès des jeunes. Les participants à ce comité se sont entendus sur une stratégie d'action coordonnée et sur une documentation intégrée en vue d'éviter le morcellement des efforts. C'est dans cet esprit qu'ont été menées les activités relatives à la bicyclette, à la rentrée scolaire et à la fête d'automne (Halloween).

Publicité et information

En plus des efforts de concertation des multiples intervenants et des programmes éducatifs auprès des groupes scolaires, la recherche de solutions durables en sécurité routière doit pouvoir compter sur une opinion publique bien informée de l'état du problème et surtout favorable à une amélioration significative du bilan routier. Ainsi, un nombre grandissant d'individus et de groupes se sentiront concernés par le problème des accidents de la route et pourront participer à la recherche de solutions.

La communication de masse peut contribuer à faire progresser cette mobilisation sociale et inciter à l'action.

Durant l'année 1984-1985, deux thèmes de campagnes ont été retenus:

1 — Le développement de rapports plus harmonieux entre les automobilistes et les motocyclistes en vue d'un partage sécuritaire de la route; fondée sur la reconnaissance d'une plus grande vulnérabilité de la moto et des responsabilités mutuelles qui en découlent, la campagne proposait qu'« Entre nous, la route ça se partage ».

2 — L'introduction d'une responsabilité nouvelle pour l'entourage immédiat d'un conducteur qui s'apprête à prendre le volant en état d'ébriété, telle que mise de l'avant par la campagne « Intervenir au bon moment, c'est les aimer vivants ».

La campagne auto-moto

Cette campagne a donné lieu à une véritable première dans le monde de la moto. En effet, tous les organismes préoccupés par le nombre croissant de victimes d'accidents de motocyclettes s'étaient engagés lors du Sommet de la moto de février 1984 à agir de façon concrète pour lutter contre le phénomène. Ainsi, l'effort concerté de fabricants de motos, de marchands et de regroupements de motocyclistes a permis d'accroître l'influence des actions préventives tant en ce qui a trait à la qualité mécanique des véhicules qu'à la formation et aux habitudes de conduite.

D'avril à la fin de juin 1984, une campagne publicitaire est venue prolonger tous ces efforts par des messages à la radio et à la télévision destinés en priorité à attirer l'attention de la population sur une situation « critique »: le partage de la route entre une automobile et une motocyclette.

Le bilan routier des motocyclistes s'est amélioré au cours de l'année 1984. Cette tendance encourageante incite l'ensemble des partenaires gouvernementaux et privés à poursuivre et à intensifier les actions de sensibilisation.

Le temps des Fêtes et la conduite en état d'ébriété

La Régie a réalisé, durant la période des Fêtes, une importante campagne pour lutter contre l'alcool au volant en proposant une approche nouvelle du problème. En effet, au lieu d'adresser le message aux conducteurs fautifs, la publicité allait inciter les parents et les amis d'un conducteur ivre à lui interdire le volant.

Pour transmettre ce message, la Régie a utilisé des véhicules publicitaires variés. D'abord, à la télévision, un message publicitaire choc (des verres d'alcool qui trinquent et explosent au moment de la collision) rappelle que le fait de ne pas intervenir peut causer la mort d'un ami, d'un parent; ce message est repris aussi à la radio.

Ensuite, plus de 500 municipalités s'associent à la campagne en affichant à l'entrée et à la sortie de leur territoire le même message publicitaire. Finalement, 200 grandes entreprises du Québec et des organismes gouvernementaux acceptent de faire parvenir à leurs 400 000 employés une carte de souhaits qui rappelle les principales données du problème de la conduite en état d'ébriété.

À l'égard de cette proposition, les Québécois ont réagi très favorablement et des pas importants ont été franchis dans leur attitude face à l'alcool au volant. Un sondage post-campagne indique, en effet, que le thème a connu une notoriété exceptionnelle (60%) et qu'une très forte majorité des gens qui ont vu la campagne reconnaissent que ce message est susceptible de les inciter à intervenir auprès de leurs proches pour les empêcher de conduire en état d'ébriété.

Puisque la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool constitue l'une des causes principales des accidents mortels, d'autres campagnes seront menées au cours des prochaines années, afin d'accroître la réprobation sociale vis-à-vis de ce comportement et de multiplier les actions préventives.

Les activités d'information et de relations publiques

Outre les campagnes publicitaires, la Régie a poursuivi divers projets d'information et d'animation sur différents thèmes reliés à une utilisation plus sécuritaire de la voie publique. Mentionnons, entre autres, les rallyes de sécurité routière avec la participation des Clubs Optimistes et une exposition itinérante. Pour la cinquième année consécutive, l'exposition itinérante, menée en collaboration avec la Sûreté du Québec, a permis à la population de 24 villes du Québec de se familiariser, par le biais de jeux électroniques, avec les règles de sécurité routière propres à chacun des usagers de la route.

La Régie a également participé à divers salons (salons de l'auto, de la moto, de la jeunesse, etc.) et à de nombreuses émissions de radio et de télévision. De façon régulière, des opérations d'information ont été menées sur l'évolution du bilan routier et sur les mesures mises de l'avant pour contrer la hausse des accidents au Québec.

Le financement

Sources de financement

En vertu de l'article 150 de la Loi sur l'assurance automobile, le Régime d'assurance automobile dispose de deux sources de financement. D'abord, une contribution est exigée de chaque propriétaire de véhicule lors de l'immatriculation annuelle, puis une autre est fournie par chaque conducteur québécois lors de la délivrance de son permis de conduire.

Par ailleurs, les sources de financement du Régime sont complétées par les revenus de placements que la Régie réalise sur les contributions perçues d'avance, par la réserve de stabilisation et par les montants recouvrés auprès des responsables d'accident lorsque la Loi le permet. De plus, la Régie perçoit depuis le 14 mars 1984, des droits pour la délivrance et le renouvellement de l'immatriculation et du permis de conduire.

En vertu du Code de la sécurité routière et de la Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile et d'autres dispositions législatives, la Régie peut percevoir également une portion des amendes résultant de l'application du Code de la sécurité routière. Elle n'a toutefois pas encore utilisé cette dernière source de financement.

L'ensemble de ces revenus sert au financement des activités de la Régie qui sont essentiellement: l'administration du Régime d'indemnisation prévue par la Loi sur l'assurance automobile, l'application du Code de la sécurité routière, la promotion de la sécurité routière et l'indemnisation des dommages définis dans le titre IV de la Loi sur l'assurance automobile. Cette dernière fonction a été conférée à la Régie par la proclamation, le 23 février 1983, avec effet le 1er mars 1983, de l'article 62 de la Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile et d'autres dispositions législatives. Ainsi, le 1er mars 1983, le fusionnement des actifs du Fonds d'indemnisation avec ceux de la Régie a été effectué, afin de pourvoir à l'indemnisation des dommages prévus dans le titre IV de la Loi sur l'assurance automobile.

Principe de capitalisation intégrale

Au moment de la fixation annuelle du montant des contributions d'assurance, la Régie doit respecter le principe de la capitalisation intégrale pour chaque exercice financier. Ainsi, les revenus d'un exercice financier doivent être suffisants pour payer toutes les indemnités futures et les frais d'administration découlant de cet exercice.

En outre, elle doit fixer les contributions de façon à ce que son actif, après déduction de ses dettes, de toute réserve de stabilisation qu'elle peut établir et de tout élément d'actif non pertinent au financement du Régime, soit suffisant, à la fin d'un exercice financier, pour couvrir le montant nécessaire au paiement de toutes les indemnités, présentes et futures, découlant d'accidents survenus avant la fin de cet exercice financier.

Principes de tarification

Le financement du Régime d'assurance automobile repose sur le principe en vertu duquel on fait payer le coût de l'indemnisation des victimes de dommages corporels par les usagers de véhicules automobiles. La tarification du Régime prolonge ce principe en fixant les contributions d'assurance en fonction du coût par véhicule assuré de chaque classe de tarif. C'est sur cette base que s'effectue le partage de la contribution entre les conducteurs et les propriétaires. C'est également de cette façon que sont établies la contribution pour chaque classe de permis ainsi que la contribution pour chaque catégorie de véhicules selon leur genre, leur utilisation et, dans certains cas, leur poids.

Mentionnons également que, au moment de la délivrance et de l'annulation d'un permis de conduire ou d'une plaque d'immatriculation, la tarification tient compte des périodes où un contribuable n'avait pas un permis de conduire ou au cours desquelles il n'était pas propriétaire d'un véhicule immatriculé.

Coût projeté pour 1984-1985 et son financement

En septembre 1983, la Régie a évalué à 554,4 millions de dollars le coût relatif aux indemnités accordées dans le cadre du régime public d'assurance automobile et découlant des accidents qui surviendraient entre le 1er mars 1984 et le 28 février 1985.

Coût projeté lors de la tarification de l'exercice 1984-1985
en millions de dollars

Indemnités de remplacement du revenu	288,7 $
Indemnités de décès	79,4
Autres indemnités	62,5
Frais d'administration du régime d'indemnisation	67,1
Indemnisation en vertu du titre IV de la Loi (ancien Fonds d'indemnisation)	2,6
Recouvrements	(1,2)
Total partiel	**499,1**
Autres frais d'administration	55,3
TOTAL	**554,4 $**

Les contributions d'assurance provenant de l'immatriculation des véhicules constituent de loin la plus importante source de revenus de la Régie. Le niveau des contributions de cette année a été établi de telle sorte que les revenus qui en résulteraient, ajoutés aux autres revenus prévus et à la partie de la réserve de stabilisation consacrée par le Conseil d'administration au financement de 1984-1985, soient suffisants pour financer intégralement le coût des accidents de 1984-1985.

Revenus projetés lors de la tarification de l'exercice 1984-1985
en millions de dollars

Contributions à l'immatriculation	317,1 $
Contributions à la délivrance du permis de conduire	74,9
Droits de délivrance	34,9
Revenus de placement	60,4
Total des revenus	**487,3**
Réduction de la réserve de stabilisation	67,1
Coût estimé de 1984-1985	**554,4 $**

Les cotisations d'assurance provenant de l'immatriculation des véhicules routiers ont été de façon générale haussées d'environ 10 pour cent à compter du 1er avril 1984. Ainsi, la cotisation pour un véhicule de promenade est passée de 95 $ à 105 $. Une exception: celles de certaines catégories de motocyclettes qui ont été augmentées de façon plus substantielle.

Quant à la cotisation d'assurance associée au permis de conduire, elle est passée de 23 $ à 28 $ le 1er mars 1984. Toutefois, une réduction de 5 $ est accordée, depuis le 1er mars 1983, à tout titulaire de permis de conduire qui, au cours des deux années précédant la date du renouvellement de son permis, n'a accumulé aucun point d'inaptitude et dont le permis n'a été ni suspendu ni révoqué en raison d'une infraction au Code criminel.

Les résultats financiers

Commentaires généraux

L'actif de la Régie, au 28 février 1985, s'élève à 2 387,5 millions de dollars comparativement à 1 977,0 millions de dollars à la fin de l'exercice précédent, soit une augmentation de près de 21%.

Par ailleurs, pour le dernier exercice financier, l'état des revenus et des dépenses de la Régie présente une perte d'exploitation de 6 millions de dollars, comme le résume le tableau suivant.

Perte d'exploitation
en millions de dollars

Revenus	680,8 $
Indemnités versées*	163,2
Frais d'administration	114,5
Augmentation normale de la réserve actuarielle	389,1
Perte d'exploitation	**(6,0 $)**

* Y compris par le Fonds d'indemnisation automobile du Québec

Lors de l'établissement des tarifs de l'année 1984-1985, une perte d'exploitation de 67,1 millions de dollars avait été prévue. La perte réalisée est donc environ 61 millions de dollars de moins que celle qui avait été envisagée. Cela s'explique d'une part parce que le coût de l'année d'accident 1984-1985, incluant les activités de promotion et d'application du Code de la sécurité routière, est environ 44 millions de dollars moins élevé que l'estimation initiale qui en fut faite. D'autre part la variation normale de la réserve et les débours d'indemnités pour les accidents survenus avant le 1er mars 1984 ont été de quelque 21 millions de dollars moindre que ce qui avait été prévu. Par contre, les revenus de la Régie, incluant les revenus de placement, ont été globalement inférieurs de 4 millions de dollars à ceux qui avaient été anticipés.

La perte d'exploitation de 6 millions de dollars est cependant compensée par une réduction de 159 millions de dollars de la réserve actuarielle à compter du 28 février 1985 pour les accidents survenus avant le 1er mars 1984. Cette réduction de la réserve actuarielle est globalement le résultat des changements apportés aux principales hypothèses d'évaluation, soit celles qui ont trait à l'indexation des indemnités, au rendement de l'actif et aux périodes d'invalidité.

La réserve de stabilisation passe donc de 233,6 millions de dollars à 386,6 millions de dollars au 28 février 1985, soit une augmentation de 153 millions de dollars.

Revenus

Les revenus totaux de la Régie ont atteint 680,8 millions de dollars au cours de 1984-1985. La majeure partie, soit environ 64%, provient des contributions d'assurance et des droits de délivrance. L'autre partie est constituée des revenus de placements. Ces derniers proviennent des contributions de l'exercice 1984-1985, des fonds investis par la Régie pour couvrir le coût des exercices antérieurs et de la réserve de stabilisation.

Évolution des diverses sources de financement
en millions de dollars

Revenus	1984-1985	1983-1984
Contributions d'assurance exigibles:		
lors de l'immatriculation	318,4 $	287,7 $
lors de la délivrance et du renouvellement du permis de conduire	80,4	72,3
Droits de délivrance	40,8	—
Total partiel	439,6	360,0
Revenus de placements et autres	344,2	336,3
TOTAL	783,8 $	696,3 $

Par ailleurs, le tableau ci-contre présente une comparaison des revenus prévus avec ceux effectivement perçus au regard des contributions d'assurance. On y remarque que les revenus perçus ont été supérieurs à ceux qui avaient été prévus.

Comparaison des revenus estimés et des revenus perçus
en millions de dollars

Revenus	Estimés	Réels
Revenus provenant des contributions d'assurance exigibles:		
lors de l'immatriculation	317,1 $	315,4 $
lors de la délivrance ou du renouvellement du permis de conduire	74,9	80,4
Droits de délivrance	34,9	40,8
TOTAL	**426,9 $**	**436,6 $**

Coût des indemnités

En date du 28 février 1985, le coût des indemnités découlant d'accidents survenus entre le 1er mars 1984 et le 28 février 1985 a été révisé à la baisse. En effet, ce coût précédemment estimé à 499,1 millions de dollars lors de l'établissement du niveau des contributions de l'exercice 1984-1985 est maintenant évalué à 443,7 millions de dollars, soit 55,4 millions de dollars de moins que le coût initialement déterminé. Le tableau suivant présente, pour chaque catégorie d'indemnité, le coût des accidents à la suite de l'évaluation actuarielle du 28 février 1985.

Coût des indemnités concernant les accidents de l'année 1984-1985
en millions de dollars

Catégorie d'indemnité	Coût selon l'évaluation du 28 février 1985
[illegible]	264,5 $
[illegible]	57,5
[illegible]	[illegible]
[illegible]	82,8
[illegible]	43,0
[illegible]	(1,1)
[illegible]	443,7 $

La baisse du coût des indemnités pour les accidents survenus en 1984-1985 résulte de diverses causes dont, entre autres, la diminution des durées d'incapacité, une progression des salaires moindre que celle escomptée, la révision à la baisse des coûts d'administration imputables au Régime d'assurance proprement dit et les modifications apportées aux hypothèses économiques. Par contre, l'augmentation sensible du nombre de victimes de même que le coût accru des autres indemnités du Régime ont contribué à atténuer la diminution du coût global des indemnités pour 1984-1985 à 55,4 millions de dollars.

Le tableau suivant montre l'évolution du coût des indemnités des deux derniers exercices financiers par catégorie d'indemnité.

Coût des indemnités des exercices financiers 1984-1985 et 1983-1984
en millions de dollars

Catégorie d'indemnité	Accidents survenus en 1984-1985	Accidents survenus en 1983-1984
Indemnités de remplacement du revenu	264,5 $	204,9 $
Indemnités de décès	57,5	50,2
Autres indemnités	82,8	66,7
Frais d'administration concernant les indemnités	40,0	54,7
Moins les recouvrements	(1,1)	(0,8)
TOTAL	443,7 $	375,2 $

On constate une augmentation appréciable du coût total des indemnités versées pour les accidents survenus en 1984-1985. Outre l'indexation de 6,7% des montants minima et maxima des rentes et des différents montants forfaitaires prévus par la Loi, cette hausse est principalement due à l'augmentation du nombre des victimes. En fait, l'augmentation du nombre des rentes de décès est de près de 7%, alors que celle concernant les indemnités de remplacement du revenu est de plus de 12%.

En ce qui a trait au coût moyen des rentes, le tableau suivant illustre l'évolution de ce coût tel qu'il a été établi le 28 février 1985 pour les années 1983-1984 et 1984-1985 en utilisant les nouvelles hypothèses actuarielles. C'est l'indexation des montants minima et maxima et l'accroissement des revenus des victimes qui contribuent principalement à la hausse d'un exercice à l'autre.

Coût moyen des rentes
en dollars

Catégorie d'indemnité	Accidents survenus en 1984-1985	Accidents survenus en 1983-1984
Indemnités de remplacement du revenu	11 600 $	10 200 $
Rentes de décès	108 500 $	100 100 $

Placements

L'article 155 de la Loi sur l'assurance automobile stipule que les sommes dont la Régie prévoit ne pas avoir besoin à court terme pour le paiement de ses obligations et de ses dépenses d'administration doivent être déposées sans délai auprès de la Caisse de dépôt et placement du Québec.

Répartition des placements
en millions de dollars

	1984-1985	1983-1984
Fonds confiés aux institutions bancaires:		
Dépôts à terme	5,0 $	10,0 $
Soldes bancaires	4,6	3,9
Fonds confiés à la Caisse de dépôt et de placement du Québec:		
Dépôts à vue	19,9	8,8
Dépôts à participation	2 298,7	1 906,0
TOTAL	2 328,2 $	1 928,7 $

Taux de rendement moyen selon différentes catégories de placements

Catégorie de placements	1984-1985	1983-1984
Dépôts à vue et soldes bancaires	10,92%	9,13%
Dépôts à terme	11,04	9,82
Dépôts à participation	11,21	11,25
Taux de rendement moyen pondéré	**11,21%**	**11,20%**

Répartition des revenus de placements

Catégorie de placements	1984-1985	1983-1984
Dépôts à vue et soldes bancaires	1,3%	0,8%
Dépôts à terme	0,7%	1,6%
Dépôts à participation	98,0%	97,6%

Frais d'administration

En 1984-1985, les frais d'administration de la Régie se sont accrus de 12% pour atteindre 114,5 millions de dollars, comparativement à 102,2 millions de dollars pour l'exercice financier précédent.

Les traitements et charges sociales constituent de loin le poste le plus important des frais d'administration; ceux-ci s'élèvent en effet à près de 60,6 millions de dollars, soit près de 53% du total. Les services informatiques avec 12,1 millions de dollars, les services administratifs et professionnels avec 10,4 millions de dollars, la location de locaux et d'équipements avec 7,4 millions de dollars, les frais de perception des contributions avec 7,2 millions de dollars et les frais de transport et de communication avec 5,5 millions de dollars sont les autres principaux postes et constituent ensemble plus de 37% du total des frais administratifs.

RÉGIE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

États financiers
de l'exercice terminé
le 28 février 1985

Rapport du vérificateur

J'ai vérifié le bilan de la Régie de l'assurance automobile du Québec au 28 février 1985 ainsi que l'état des revenus et dépenses, l'état de la réserve de stabilisation et l'état de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Régie au 28 février 1985 ainsi que les résultats de ses opérations de l'exercice terminé à cette date selon les conventions comptables énoncées à la note 2, appliquées de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Le vérificateur général du Québec,
Rhéal Chatelain, F.C.A.

Québec, le 14 mai 1985.

Certificat relatif à l'évaluation de la réserve actuarielle de la Régie de l'assurance automobile du Québec au 28 février 1985

L'évaluation au 28 février 1985 du montant nécessaire au paiement de toutes les indemnités présentes et futures, découlant d'accidents survenus avant le 1er mars 1985, a été effectuée en conformité avec les exigences de l'article 153 de la Loi sur l'assurance automobile (L.R.Q., chapitre A-25). Les indemnités visées par l'évaluation sont celles prévues au Titre II et au chapitre II du Titre IV de la Loi sur l'assurance automobile pour les accidents survenus entre le 1er mars 1978 et le 1er mars 1985 ainsi que celles prévues au chapitre III du Titre IV de ladite Loi pour les accidents survenus entre le 30 septembre 1961 et le 1er mars 1978.

Le montant de la réserve actuarielle au 28 février 1985 s'établit à 1 788,0 millions de dollars et constitue une provision nécessaire et suffisante au paiement desdites indemnités.

À mon avis, les données ayant servi à l'évaluation sont suffisantes et dignes de foi, les hypothèses et méthodes utilisées sont appropriées aux circonstances et l'évaluation a été effectuée en conformité avec les principes actuariels généralement reconnus.

Jean-Pierre Provencher, f.i.c.a.
Martineau, Provencher & Associés Ltée

Sillery, le 15 avril 1985.

RÉGIE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

(L.R.Q., chapitre R-4 et modifications)

BILAN

au 28 février 1985

(en milliers de dollars)

ACTIF

	1985	1984
Encaisse et dépôts à court terme	9 635 $	13 937 $
Débiteurs	14 697	5 182
Dû par le gouvernement du Québec	—	8 135
Revenus de placements courus	41 925	35 009
Dépôts au fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec		
Dépôts à vue	19 921	8 773
Dépôts à participation (note 3)	2 299 681	1 905 963
Terrain	1 626	—
	2 387 485 $	1 976 999 $

PASSIF ET RÉSERVE

Créditeurs et frais courus	27 034 $	25 774 $
Dû au gouvernement du Québec	1 170	—
Contributions reportées (note 4)	184 676	159 764
Obligations envers les victimes — Réserve actuarielle (note 5)	1 788 000	1 557 900
	2 000 880	1 743 438
Réserve de stabilisation	386 605	233 561
	2 387 485 $	1 976 999 $

Engagements (note 9)

POUR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Jean-P. Vézina, président-directeur général

Jacques Desmeules, vice-président

RÉGIE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

Réserve de stabilisation
de l'exercice terminé le 28 février 1985
(en milliers de dollars)

	1985	1984
Solde au début	**233 561 $**	146 367 $
Excédent des revenus sur les dépenses	**153 044**	87 194
Solde à la fin	**386 605 $**	233 561 $

RÉGIE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

Revenus et dépenses
de l'exercice terminé le 28 février 1985
(en milliers de dollars)

	1985	1984 (note 11)
REVENUS		
Contributions		
Immatriculation	**315 394 $**	287 687 $
Permis de conduire	**80 459**	72 282
Droits de délivrance et de renouvellement (note 6)	**40 793**	—
Revenus de placements	**242 190**	203 827
Autres	**1 998**	1 461
	680 834	565 257
DÉPENSES		
Indemnités versées		
Remplacement du revenu	**99 166**	92 622
Décès	**27 554**	23 097
Autres	**56 451**	51 394
	183 171	167 113
Frais d'administration (note 7)	**114 519**	102 156
Augmentation de la réserve actuarielle	**389 100**	338 700
	686 790	607 969
PERTE D'EXPLOITATION	**(5 956)**	(42 712)
Redressement de la réserve actuarielle des exercices antérieurs		
Poste exceptionnel		
Modifications aux hypothèses actuarielles (note 8)	**159 000**	89 006
Poste extraordinaire		
Modifications législatives	**—**	40 900
EXCÉDENT DES REVENUS SUR LES DÉPENSES	**153 044 $**	87 194 $

RÉGIE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

Évolution de la situation financière
de l'exercice terminé le 28 février 1985
(en milliers de dollars)

	1985	1984
PROVENANCE DES FONDS		
Excédent des revenus sur les dépenses	**153 044 $**	87 194 $
Élément sans incidence sur les fonds		
Augmentation de la réserve actuarielle	**230 100**	208 794
Fonds provenant des opérations	**383 144**	295 988
Augmentation des éléments du passif		
Créditeurs et frais courus	**1 260**	1 828
Contributions reportées	**24 912**	48 453
Dû au gouvernement du Québec	**1 170**	—
Diminution des éléments d'actif		
Dû par le gouvernement du Québec	**8 135**	(10 248)
	418 621	336 021
UTILISATION DES FONDS		
Fonds confiés à la Caisse de dépôt et placement du Québec		
Dépôts à vue	**11 148**	(17 153)
Dépôts à terme	**—**	(14 000)
Dépôts à participation	**393 718**	358 129
	404 866	326 976
Acquisition d'un terrain	**1 626**	—
Augmentation des éléments d'actif		
Débiteurs	**9 515**	(889)
Revenus de placements courus	**6 916**	5 191
	422 923	331 278
AUGMENTATION (DIMINUTION) DE L'ENCAISSE ET DÉPÔTS À COURT TERME	**(4 302)**	4 743
SOLDE AU DÉBUT	**13 937**	9 194
SOLDE À LA FIN	**9 635 $**	13 937 $

RÉGIE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

Notes complémentaires
28 février 1985

1. Constitution et fonctions

La Régie de l'assurance automobile du Québec a été instituée en corporation au sens du Code civil le 1er mars 1978. Elle a pour fonctions:

a) d'appliquer le régime d'indemnisation des victimes de dommages corporels prévu par la Loi sur l'assurance automobile;

b) d'appliquer le régime de compensation des dommages matériels prévu par le titre IV de la Loi sur l'assurance automobile;

c) d'appliquer le Code de la sécurité routière relativement à l'immatriculation des véhicules automobiles et à la délivrance des permis, et

d) de promouvoir la sécurité routière en ce qui a trait au comportement des usagers sur la route de même qu'aux normes de sécurité relatives aux véhicules utilisés.

2. Énoncé des conventions comptables

Les états financiers de la Régie ont été préparés par la direction selon la méthode de la comptabilité d'exercice, dans les limites raisonnables de l'importance relative et dans le cadre des conventions comptables qui se résument comme suit:

a) *Dépôts au fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec*

Les dépôts à participation sont comptabilisés au coût d'acquisition.

b) *Immobilisations*

Le terrain est présenté à son coût d'origine. L'ameublement et l'équipement, les améliorations des aires locatives ainsi que les équipements acquis en vertu de contrats de location-acquisition sont imputés aux frais d'administration.

c) *Réserve actuarielle*

La réserve actuarielle correspond:

1. pour les demandes produites et acceptées, à la valeur capitalisée des indemnités de remplacement du revenu et de décès ainsi que des autres indemnités, déduction faite de la valeur actualisée des recouvrements;
2. pour les demandes à l'étude ou non encore produites, à la valeur actuelle estimative des indemnités qui en découleront;
3. pour les frais de gestion futurs, à la valeur actuelle estimative des frais nécessaires au paiement des indemnités.

d) *Recouvrements d'indemnités versées*

Les créances provenant des indemnités à recouvrer pour des accidents survenus avant le 1er mars 1978 ne sont pas inscrites au bilan. Les montant perçus au cours de l'exercice sont imputés aux opérations en réduction des indemnités versées.

3. Dépôts à participation

Au 28 février 1985, la Régie détient 2 994 696 (1984: 2 498 751) unités de dépôts à participation du fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec dont le coût s'établit à 2 299 681 000 $ (1984: 1 905 963 000 $). Basée sur la valeur unitaire de réalisation au 31 décembre 1984, la valeur de réalisation des dépôts à participation détenus est estimée à 2 511 233 176 $ (1984: 2 087 168 479 $). Ces unités sont remboursables sur préavis selon les modalités des règlements de la Caisse de dépôt, à la valeur de réalisation de l'avoir net du fonds général à la fin de chaque trimestre.

4. Contributions reportées

Ce montant représente la portion des contributions versées avant le 1er mars 1985 par les propriétaires et les conducteurs de véhicules automobiles pour les exercices se terminant après le 28 février 1985.

5. Obligations envers les victimes — Réserve actuarielle

	1985	1984
	(en milliers de dollars)	
Demandes produites et acceptées:		
Valeur capitalisée des indemnités futures incluant la revalorisation des rentes	**1 555 400 $**	1 357 400 $
Demandes à l'étude ou non encore produites:		
Valeur actuelle estimative des indemnités qui en découleront	**142 100**	116 300
Frais de gestion futurs:		
Valeur actuelle estimative des frais nécessaires au paiement des indemnités	**90 500**	84 200
	1 788 000 $	1 557 900 $

6. Droits de délivrance et de renouvellement

Depuis le 14 mars 1984, les droits pour la délivrance et le renouvellement de l'immatriculation et du permis de conduire constituent des revenus pour la Régie. Auparavant ces droits étaient remis au gouvernement du Québec.

7. Frais d'administration

	1985	1984
	(en milliers de dollars)	
		(note 11)
Frais de perception des contributions	**7 154 $**	6 991 $
Traitements et charges sociales	**60 302**	56 962
Frais de déplacement	**1 382**	1 166
Location de locaux et d'équipement	**7 440**	6 947
Ameublement, équipement et frais d'entretien	**2 732**	2 366
Frais de transport et de communication	**5 491**	5 091
Information et publicité	**1 648**	1 481
Services administratifs et professionnels	**10 409**	8 128
Services d'informatique et de bureautique	**12 055**	7 425
Honoraires et frais des experts en siniatres pour l'aide à l'accidenté	**400**	451
Impressions, fournitures de bureau et autres dépenses	**5 220**	5 148
	114 519 $	102 156 $

8. Modification de la réserve actuarielle des exercices antérieurs

Les modifications apportées aux hypothèses actuarielles retenues lors de l'évaluation de la réserve actuarielle du 29 février 1984 ont diminué la réserve de 159 000 000 $. Ces modifications découlent de nouvelles données statistiques accumulées au cours du présent exercice financier.

9. Engagements

Au 28 février 1985, les engagements contractuels minimaux en vertu de baux à long terme pour des locaux se répartissent comme suit:

	(en milliers de dollars)
1986	6 161 $
1987	5 196
1988	4 964
1989	2 546
1990	1 664
1991 et exercices subséquents	3 154
	23 685 $

10. Événements postérieurs à la date du bilan

a) En mars 1985, la Régie s'est engagée à acquérir des équipements informatiques pour un montant de 31 327 000 $. Elle s'est engagée également à disposer par cession-bail d'équipements informatiques pour une considération de 3 953 000 $ et à louer ces mêmes équipements jusqu'en octobre 1985 pour le prix de 1 937 000 $. Ces contrats annulent et remplacent tous les contrats de location et d'achat d'équipements informatiques alors en vigueur.

b) Lors de la présentation du budget des dépenses de 1985-1986 du gouvernement du Québec le 19 mars 1985, le ministre délégué à l'Administration et président du Conseil du trésor a déclaré que les coûts des services de santé consécutifs aux accidents routiers devront être assumés par les assurés de la Régie de l'assurance automobile du Québec. Les coûts annuels en cause ne sont pas connus à la date de préparation des états financiers.

11. Chiffres comparatifs

Certains chiffres de 1984 ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation adoptée en 1985.

Les services en région

Liste des centres de services de réadaptation et d'aide technique

BAS-SAINT-LAURENT — GASPÉSIE
38, rue Saint-Germain Est
Local 202
RIMOUSKI (Québec)
G5L 1A2
Tél.: (418) 722-3738

CANTONS-DE-L'EST
Immeuble Place Jacques Cartier
1650, rue King Ouest
Local M-10
SHERBROOKE (Québec)
J1J 2C3
Tél.: (819) 566-4770

ÎLE-DE-MONTRÉAL
Place Desjardins
Tour de l'Est
16e étage
MONTRÉAL (Québec)
H5B 1B3
Tél.: (514) 873-7191

LAVAL — LAURENTIDES — LANAUDIÈRE
2525, boulevard Daniel-Johnson
Local 220
LAVAL (Québec)
H7T 1S9
Tél.: (514) 687-4511

MONTÉRÉGIE
2928, chemin Chambly
LONGUEUIL (Québec)
J4L 1N2
Tél.: (514) 463-2555

ABITIBI — TÉMISCAMINGUE
33, rue Gamble Ouest
Local 8
ROUYN (Québec)
J9X 2R3
Tél.: (819) 764-6783

OUTAOUAIS
975, boulevard St-Joseph
HULL (Québec)
J8Z 1S8
Tél.: (819) 771-7945

QUÉBEC — CÔTE-NORD
930, chemin Sainte-Foy
Rez-de-chaussée
QUÉBEC (Québec)
G1S 2L4
Tél.: (418) 643-6015

SAGUENAY — LAC-SAINT-JEAN
2655, boulevard du Royaume
JONQUIÈRE (Québec)
G7S 4S9
Tél.: (418) 548-3165

MAURICIE — BOIS-FRANCS
1420, 11e Rue
TROIS-RIVIÈRES (Québec)
G8Y 2Z7
Tél.: (819) 373-2464

Liste des centres de services pour permis et immatriculation

Nom de la municipalité	Adresse	Code postal	Téléphone
ALMA	100, rue Saint-Joseph Sud	G8B 7A6	(418) 662-7698
BAIE-COMEAU	625, boulevard Laflèche	G5C 1C5	(418) 589-5917
BAIE-SAINT-PAUL	2, route de l'Équerre	G0A 1B0	(418) 435-3734
BONAVENTURE	166, route 132 Est, C.P. 296	G0C 1E0	(418) 534-2122
CHARLESBOURG	365, 55e Rue Ouest, bureau 102	G1H 6F9	(418) 643-5650
DORVAL	2350, boulevard Hymus	H9P 1J9	(514) 873-8526
DRUMMONDVILLE	80, rue Belleville	J2C 5T1	(819) 478-4685
GASPÉ	92, rue Monseigneur-Ross	G0C 1R0	(418) 368-2515
GRANBY	856, rue Principale	J2G 2Z2	(514) 873-8526
HULL	975, boulevard St-Joseph	J8Z 1W8	(819) 771-7834
ÎLES-DE-LA-MADELEINE	C.P. 355, Cap-aux-Meules	G0B 1B0	(418) 986-2862
JOLIETTE	244, rue St-Charles-Borromée Nord	J6R 4R7	(514) 753-7403
JONQUIÈRE	2655, boulevard du Royaume	G7S 5S9	(418) 548-3165
LACHUTE	505, rue Béthanie	J8H 4A6	(514) 562-4101
LA SARRE	77, 2e Rue Est	J9Z 2S9	(819) 333-2141
LAVAL	3195, boulevard Saint-Martin Ouest	H7T 1A3	(514) 873-8526
LÉVIS	98F, place Kennedy	G6V 6C9	(418) 643-5650
LONGUEUIL	10, rue Wolfe	J4J 2C6	(514) 873-4272
MATANE	750, avenue du Phare Ouest	G4W 3W8	(418) 562-5141
MONT-LAURIER	785, de la Madone	J9L 1T3	(819) 623-2322
MONTMAGNY	5, rue Valcourt	G5V 3R1	(418) 248-3521
MONTRÉAL	5800, rue Saint-Denis	H2S 3L5	(514) 873-8526
MONTRÉAL	870, boulevard Maisonneuve Est	H2L 1Y6	(514) 873-8526
MONTRÉAL	7360, boulevard Langelier	H1S 1V6	(514) 873-8526
MONTRÉAL	1690, rue Sauvé Est	H2C 2A8	(514) 873-5803
PORTNEUF VILLAGE	332, 2e Avenue Ouest	G0A 2Y0	(418) 286-6631
QUÉBEC	825, boulevard des Capucins	G1J 3S2	(418) 643-5650
QUÉBEC	3573, boulevard Hamel Ouest	G2E 2G6	(418) 643-5650
QUÉBEC	2012, boulevard Charest Ouest	G1N 4N6	(418) 643-5650
RIMOUSKI	92, 2e Rue Ouest	G5L 8B3	(418) 722-3690
RIVIÈRE-DU-LOUP	27, rue Lévis	G5R 2R2	(418) 862-5281
ROBERVAL	878, boulevard Saint-Joseph	G8H 2L7	(418) 275-3301
ROUYN	33, rue Gamble Ouest	J9X 2R3	(819) 764-7783
ST-HYACINTHE	760, boulevard Casavant Ouest	J2S 7S3	(514) 773-6659
ST-JEAN	320, boulevard du Séminaire	J3B 5K9	(514) 348-4909
ST-JEAN-PORT-JOLI	44, avenue de Gaspé Est	G0R 3G0	(418) 598-6951
ST-JÉRÔME	601, rue Fournier	J7Z 4V8	(514) 436-8011
ST-JOSEPH-DE-BEAUCE	1090, avenue du Palais	G0S 2V0	(418) 397-6420
SEPT-ÎLES	421, rue Arnaud	G4R 3B3	(418) 962-6140
SHAWINIGAN	2484, rue Saint-Marc	G9N 2J7	(819) 539-2566
SHERBROOKE	969, rue King Est	J1G 1E3	(819) 566-7053
SOREL	26, place de l'Entraide	J3P 7E3	(514) 743-5593

Nom de la municipalité	Adresse	Code postal	Téléphone
THETFORD-MINES	693, rue Saint-Alphonse Ouest	G6G 3X3	(418) 338-2106
TROIS-RIVIÈRES	1420, 11e Rue	G8Y 2Z7	(819) 374-0969
VAL D'OR	1576, chemin Sullivan	J9P 1M3	(819) 825-8231
VALLEYFIELD	67, rue Grande-Île	J0S 3M1	(514) 371-3807
VERDUN	4555, avenue Verdun	H4G 1M4	(514) 873-8526
VICTORIAVILLE	62, rue Saint-Jean-Baptiste	G6P 4E3	(819) 758-3148
VILLE-MARIE	1, rue Notre-Dame Nord	J0Z 3W0	(819) 622-1116

Conception graphique de la page couverture
Cabouron

Photocomposition
et montage des pages intérieures
PCT Composition Inc.

Dépôt légal — 2e trimestre 1985
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-550-12122-8
ISSN 0229-5547

© Éditeur officiel du Québec

ERRATA*

PAGE	COLONNE	PARAGRAPHE	LIGNE	AU LIEU DE	LIRE
43	1	3	8	44	30
43	1	3	13	21	34
43	1	3	16	4	3
44	2	1	1	443,7	458,1
44	2	1	2	55,4	41
45	2	1	5	55,4	41

Page 44: Tableau « Coût des indemnités »
Lire 54,4 au lieu de 40,0 et 458,1 au lieu de 443,7

Page 45: Tableau « Coût des indemnités »
Lire 54,4 au lieu de 40,0 et 49,4 au lieu de 54,7
Lire 458,1 au lieu de 443,7 et 370,3 au lieu de 375,6

* Ces corrections n'affectent en rien les résultats globaux de l'exercice financier.